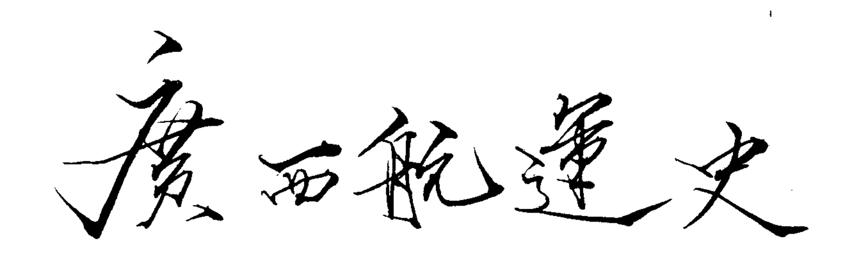
中国水运史丛书



广西航运史

人民交通出版社

中国水运史丛书



人民交通出版社

内容提要

本书是一部航运史专著。它记述了上自先秦下至1989年这两千多年来广西航运的历史。特别是本书以翔实的史料，记述了中国古代两个伟大的运河工程——灵渠和相思埭的开凿及历朝历代的维修，有较高的学术参考价值。

责任编辑　齐　易

封面设计　孙立宁

广西航运史

GUANGXI HANGYUN SHI

《广西航运史》编审委员会

插图设计：孙立宁　正文设计：孔伟　责任校对：张莹

人民交通出版社出版发行

（北京和平里东街10号）

各地新华书店经销

人民交通出版社印刷厂印刷

开本：850×1168 $\frac{1}{32}$　印张：11.5　插页：1 字数：300千

1991年4月　第1版　第1次印刷

印数：0001—3000册　定价：19.50元

ISBN7-114-01134-2

F·00128

中国航海史研究会

《广西航运史》编审委员会

主任委员　　曹洪兴

副主任委员　　陈卓钦　黄名汉　杨家琪

委　　员　　（按姓氏笔划为序）

马　依　王治邦　刘中光

李炳臻　吴俊斌　姚增庆

梁华斌　张盛云　舒瑞萍

锋　杰

《广西航运史》编写人员

主　　编　　马　依　舒瑞萍（执笔）

编写人员　　舒瑞萍　黄德彰　易　源

李志俭　林海瞳　张建福

廖建瑞　谢信江　杭洪涛

余　群　韦华文　邓克正

出　版　说　明

一、中国水运史丛书包括以下若干门类的史书：

1．综合性史书：包括《中国海港史》、《中国内河航运史》、《中国运河史》等。

2．内河航运史：包括各省（市）、自治区的内河航运史和《长江航运史》。

3．各海港史：包括沿海各主要港口的史书。

4．专题性史书：包括《郑和下西洋》、《招商局史》、《民生公司史》等。

二、水运史的断限统一按：鸦片战争（1840年）之前为古代史，鸦片战争至中华人民共和国成立（1949年10月1日）为近代史，建国以后为现代史。

三、这套丛书属专业史性质，是学术性著作，不是科普读物。读者对象主要是水运史专业研究工作者、一般史学工作者，具有中等文化程度的商业航海、水上运输、军事航海、渔业航海、海洋考察的广大从业人员，也可供对祖国航海有兴趣的青年阅读。

四、这套丛书，原则上由人民交通出版社公开出版。统一采用大32开印制。

五、这套丛书的编写出版，得到交通部、海军司令部、农牧渔业部水产局、国家海洋局及中国航海学会等单位领导的大力支持。参加本书的编写人员，主要是上述单位所属的生产、科研、教学以及各省（市）、自治区内河运输部门等单位的人员。还有国内若干大专院校、历史研究单位的专家、学者参加了本丛书的撰写、评审工作。因此，本丛书是集体劳动的结晶。

中国水运史丛书

总　　序

中国，作为一个伟大的文明古国，屹立于世，已经有 5000 年的历史。中国的水运史，是中国文明史的重要组成部分，它对中国文明史的形成和发展，曾经产生过巨大的作用。

中国发展水运的自然条件，十分优越。大陆海岸线长 18000 多公里，河流 50000 多条，总长 42 万多公里，有大小湖泊 900 多个。我们的祖先在很早以前，就在这块兼有大陆和海洋特征的广袤的国土上，利用优良的自然条件发展水运。

中国水运发展的历史，源远流长。早在新石器时代，已在天然河流上广泛使用独木舟和排筏。浙江省河姆渡出土的木桨，证明在距今 7000 多年前，中国东南沿海的渔民已使用桨推进航海工具出海渔猎。春秋战国时期，水上运输已十分频繁。到了汉代，中国已有坚固的船舶，并已使用风帆和平衡舵，凭借季节风，远航到日本、朝鲜、东南亚和南亚各国。宋代已将指南针用于航海，这是中国古代航海技术上一项重大发明，它对人类文明的进步，有着重大影响。泉州出土的宋代海船，是中国当时与东南亚海上贸易繁盛的见证。明初郑和七次下西洋，组建了 200 多艘海船，2 万多人的庞大船队，历访了 30 多个国家和地区，这是世界航海史上的壮举，使中国古代航海事业走上了鼎盛时期。

中国港口的发展，在历史上有过光辉的篇章。早在春秋战国时期，燕国东部渤海沿岸即出现碣石港，以后发展为今天的秦皇岛港。汉代的广州港以及徐闻、合浦港，已与国外有频繁的海上通商活动。广州、泉州、杭州、明州（今宁波）是宋代四大海港。

元代曾来中国游历的摩洛哥旅行家伊本·拔图塔在游记中称：泉州港“为世界最大港之一，实则可云唯一的最大港”。长江沿岸的扬州洪，兼有海、河港口的性质，唐朝已是相当发达的国家贸易港了，当时大食、波斯的航商侨居者有数千人之众。“天下三分明月夜，二分无赖是扬州”。可见当时的扬州是经济繁荣、人文荟萃之地。

中国内河航运的发展，与中国文明史更有着密切的联系。黄河，是中华民族文化的摇篮，古时很多王朝建都于黄河之滨，其重要因素之一，是由于可以利用黄河水运。长江水系，水资源丰富，有灌溉和舟楫之利，历来是中国繁荣富庶之地。中国运河建设的光辉历史，是举世公认的。南北大运河，最早起于春秋末期吴国开挖邗沟，以后经过隋、元两朝大规模的扩建和连接，最后形成一条纵贯南北长达1700余公里的大运河。这条运河从工程规模和建筑水平上看，在世界古代水运工程史上都是罕与伦比的。

近代中国水运史，是一部侵略和反侵略、压迫和反压迫的历史。鸦片战争后，一系列不平等条约的签订，使沿海海关和港口完全受外国人所控制，内河航行权丧失殆尽。中国海上和内河的广大水域，竟成为帝国主义者的天下！中国水运事业，在压迫下求生存，在反抗中求发展。1873年1月，成立了轮船招商局。民族资本主义的轮船业也随之逐渐兴起，先后成立了若干海上和内河航运公司，他们在近代水运史上，做出了重要的贡献。这一时期总的看来，水运事业有所发展，但发展缓慢，水运技术有所进步，但步履蹒跚。近代水运事业，孕育了中国最早的产业工人之一的海员，他们是推动近代水运事业发展的动力，他们的反抗斗争，在中国民主主义革命史中占有突出的地位。

建国以后的现代水运史，是最辉煌的篇章。在中国共产党领导下，伟大祖国已恢复和勃发着青春的活力，社会的发展，历史的进步，各项事业的兴旺，都是前所未有的。中国的水运事业，取得了过去任何时期不可比拟的伟大成就。远洋运输从无到有，从小到大，现在已建设成了一支包括具有各种船型的远洋船队。沿

海和内河相继建成了一批现代化的港口和专业化的深水泊位，以及与港、航相配套的各种设施：集疏运系统、修造船工业、航务工程、通信导航、船舶检验、救助打捞、航域环境保护等，还建设了具有相当规模和水平的水运科研设计机构、水运院校和出版部门，初步形成了一个比较完整的水运体系，并正以比较高的速度向现代化迈进。

几千年的水运史，是一部经历盛衰起伏的历史。它是随着社会政治形势的变化而变化，随着经济因素的消长而消长的，归根结底，是受着社会生产力的推动和制约的。纵观中国水运史，虽然经过许多曲折，走过不少弯路，但成就始终是主流。对历史上的成败得失，应该按照历史唯物主义和辩证法的观点，透过复杂的历史现象，认识历史事物的本质，从中总结正反两方面的经验，鉴古知今，古为今用。

人民，只有人民，才是创造世界历史的动力。几千年的水运史，是众多的先驱者和劳动人民经过艰苦奋斗创造的历史。从古代到中世纪，众多的航海者，远涉海洋，历尽艰辛，航行在中国沿海以及通向亚非的航线上，为中外的经济、文化交流做出了重要的贡献。隋朝开运河，参加运河施工的民工上百万人，死者不计其数，运河的建成，是无数劳动人民血汗的结晶，历史上曾出现过许多名垂青史的航海家、水运事业的建设者。如秦代的史禄，三国时的卫温，晋代的王濬、孙恩、唐代的刘晏、李处人，元代的郭守敬、朱清、张瑄，明代的郑和、郑成功，清代的靳辅、徐寿，民国时的卢作孚等。建国以后，为水运事业献身并做出杰出贡献的，更不胜枚举。前人艰苦创业的精神，值得我们崇敬，值得我们学习。

几千年的水运史，是进行爱国主义教育的好教材。对历史上先驱者的活动，对祖先留下来的光辉业绩，深入进行研究和发掘，大力加以宣传，使人民知之愈深，对伟大祖国就会爱之愈切。中国从古至今的水运发展史上，有许多工程上的奇迹，运输上的伟业，水战上的壮举，这些在世界范围内，都有其突出的地位。周

恩来总理曾经说过："我们爱我们的民族，这是我们自信心的源泉。"将几千年水运史的光辉业绩放到世界范围内，就可以从相互比较中认识其价值，从而提高我们的民族自尊心和自豪感。

把几千年的水运史，分门别类，编纂成书，陆续出版，主要目的在于系统地总结过去的历史，从中汲取历史唯物主义和爱国主义的可贵教益，更好地继承和发展前人的伟大业绩。

这套丛书，包括各海港史，各省航运史，长江航运史，运河史，招商局史，民生公司史等。在丛书的编写工作中，我们将遵循马克思主义历史学的观点，坚持求实存真的科学态度，在史料的收集、整理和考订的基础上，写出一套科学信史。但几千年的进程中，史料浩如烟海，其收集整理，一定会出现某些遗漏；历史上的某些疑难问题，一时也难以得出正确的结论。这些需请读者批评指正，也有待专家们继续研究探索。《中国水运史丛书》的出版，不是水运史研究工作的终结，而应是一个新的研究阶段的开始。我们希望，这套丛书今后将不断修订和再版，使之一代一代传下去，永受其益。

承先旨在启后，继往为了开来。总结过去的历史，归根到底，是为了开创新的历史。当前，中国正在进行水运事业的现代化建设。我们应该正确运用历史经验，从中引出规律性的认识，将革命热情和科学态度紧密结合起来，为中国水运事业的振兴而百倍地努力，写出中国水运史更加光辉灿烂的新篇章。

中国航海史研究会
人民交通出版社

前　言

广西地处祖国南疆，面临北部湾，背靠大西南，内河水运可直达广州、香港，海运可直通东南亚，是我国唯一直通海运的自治区。境内河流众多，水运资源丰富，河流总长度 43000 多公里，海岸线 1595 公里。广西的河流、海运历史悠久。商、周时代，“百越”部落向商王室进献“仓梧翡翠”，在政治、经济、文化等方面已和中原地区有了密切的联系。越人“处谿谷之间，篁竹之中，习于水斗，便于用舟”。“九嶷之南，陆事寡而水事众”。这些都从一个侧面反映广西古代水运活动的梗概。灵渠、相思埭、天威遥 3 条人工运河，在历史上都曾起过军事、政治、经济、文化和对外贸易等重要作用。合浦、梧州在汉朝时，已是广西及西南各省对外交通和贸易的重要门户。鸦片战争后，西方列强的势力侵入广西内河及沿海。根据不平等条约，北海、龙州、梧州、南宁先后被辟为通商口岸。在半殖民地半封建的旧中国，港口沦为帝国主义势力垄断、掠夺的场地，内河航权一度断丧。新中国成立后，广西航权回到人民手中。在中国共产党的领导下，四十年来，特别是党的十一届三中全会以来，党中央的改革、开放、搞活经济的方针，给广西航运肌体注入新的活力，广西水运建设日新月异，运输生产蓬勃发展，对外贸易欣欣向荣。1984 年春，北海市（含防城港）被国务院列为我国对外进一步开放的 14 个沿海城市之一。1988 年春，经国务院批准，增列广西的梧州市、苍梧县、玉林市、合浦县、钦州市、防城县为沿海经济开放区。至此，广西对外开放出现了新形势，新格局，形成了包括桂东南三地、两市一港区的沿海环形经济开放带。

几千年来，广西水运事业对人类作出了巨大的贡献，但历代有关广西水运系列的专著殊不多见。为了贯彻“古为今用”之旨，

总结前人经验教训，发挥历史与资治的作用，在交通部和中国航海学会的组织推动下，在中国航海学会理事长彭德清、副理事长贺崇陞和原中国航海史研究会副主任王大勇的热情关怀与具体帮助下，经过编撰人员的努力，完成了这部《广西航运史》专著，从而填补了广西航运专史的空白。

《广西航运史》是一部经济技术性质范畴的专业史。内容包括：水上运输、港口生产、航道、水运工业、打捞救助、航政管理与航行保障、水运科学研究与教育事业、通讯导航等8个方面，分由古代史、近代史和现代史编纂而成。下限至1989年。在史书编写过程中，根据占有的材料，突出了“航”与“运”两个重点，力求从数千年广西整个航运的盛衰交替变化中，揭示出广西水运经济技术发展的一般规律、历史经验和科技成就，为振兴广西航运与现代化服务。

为了提高《广西航运史》的编写质量，我们聘请了广西师范大学陈伟芳、钟文典、何应忠三位教授，广西民族学院黄半文教授，广西大学高言弘教授，广西社会科学院黄铮副研究员，广西通志馆吴国强副编审等7位专家为本书顾问。对上述教授、专家的大力支持和帮助，谨表示深切的感谢。

田经武

1991年4月

南宁港民生客运码头

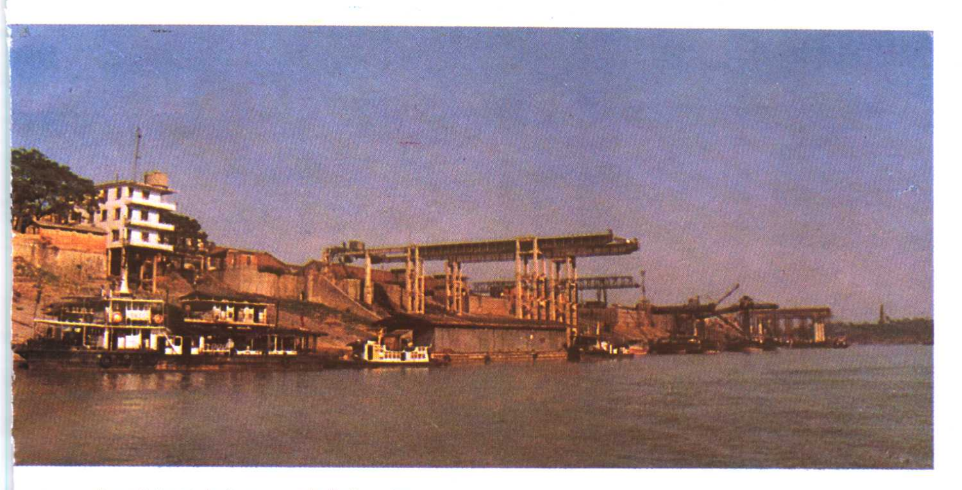


梧州港秀景

广西防城港全貌



北海新港一角



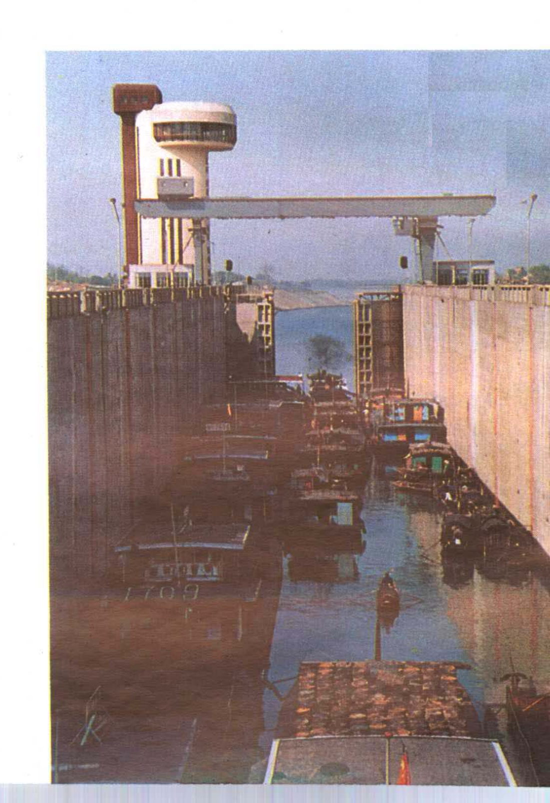
广西内河最大港口——贵港港一角



广西柳州港客运码头



漓江航道整治

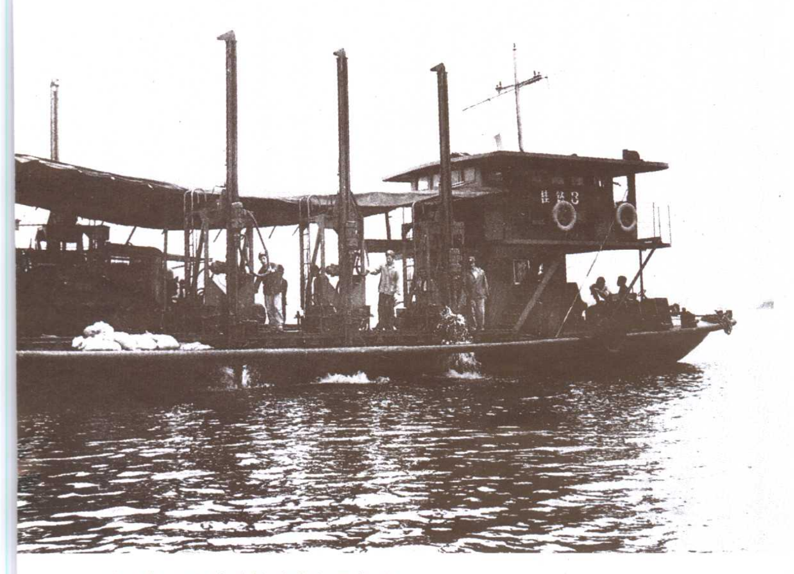


船舶出闸——桂平航运枢纽

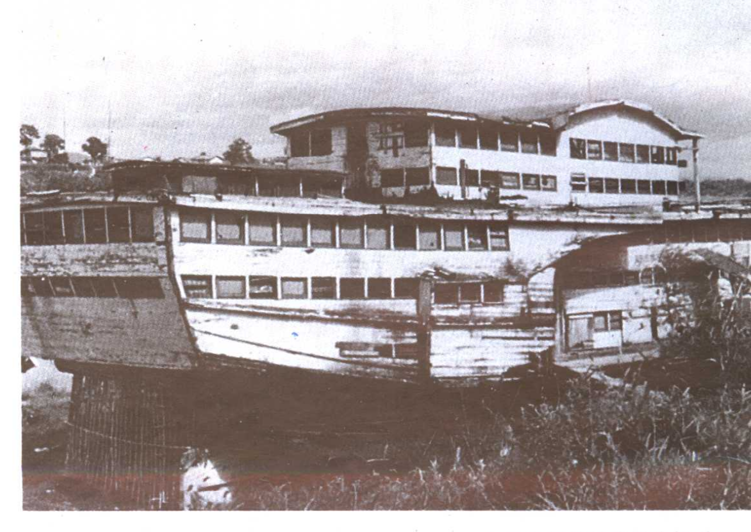


西江船队运输忙

古灵渠天平坝



钻机船正在钻破航道中的碍航礁石



1908 年问世的花尾渡船型



始于唐代的防城潭蓬运河



航行梧州——香港的漓江号双体客轮



刻有舟型的贵县罗泊湾出土的铜鼓

绪　论

广西壮族自治区（简称桂），山水秀丽，物产丰富。境内峰岭连绵，石灰岩错综分布。由于长期风雨侵蚀和地壳运动，形成了壮丽的石林、岩洞、伏流等奇特岩熔地貌。广西水资源十分丰富，天然河流众多，干支流纵横交错，为广西的航运事业提供了独特优越条件。

一　地理概况与建制沿革

广西地处祖国的南疆，陆地部分南北最长处 610 公里，东西最宽处 770 公里，总面积 236661 平方公里。

广西南临北部湾，东南连广东，东北接湖南，西北靠贵州，西与云南接壤，西南与越南社会主义共和国毗邻。自治区首府设在南宁市。

广西有广阔的海域，海岸东起英罗港，西至北仑河口，全长 1595 公里，是全国 10 个沿海省、市、自治区之一。

广西临近港澳，面向东南亚，背靠大西南，地理位置优越。随着经济建设的发展，交通的完善，广西将成为中国对外开放的重要门户，成为祖国大西南物资进出口的重要通道。

广西属云贵高原向东南沿海过渡地带，总的地形特点是西北高，东南低，由西北向东南倾斜，四周山地围绕，中部和南部平地较多，形成一个不完整的盆地，故有“广西盆地”之称。广西中部的盆地，有以柳州、来宾为中心的桂中盆地。它属岩熔平原，土层较薄，容易发生干旱。分布在右江、郁江、浔江、南流江、钦江等河流沿岸的右江盆地、南宁盆地、郁江平原、浔江平原、南流江三角洲和钦江三角洲，为冲积平原，土层深厚肥沃，是广西主要农业地带。

广西石灰岩地层分布很广，岩溶面积占全区总面积的一半以上。岩溶地貌是一种美丽的风景地貌，对发展旅游业有得天独厚的优势。广西地下水相当丰富，有大小600多条地下河，资源量达484亿立方米，居全国之首。

广西地处低纬，北回归线横贯中南部，属亚热带季风气候，气温高，热量丰富，雨量充沛。广西各地气候由于距海远近不同和地形影响而有显著的差别。全区气温的年变化，以1月为最低，7月最高，自1月起逐月上升，至7月达最高温。7月以后则趋下降。年平均气温在17～22℃之间，一般自北向南递升。全区1月份平均气温在10～14℃之间，由南而北，逐渐递降。7月份平均气温一般在28℃以上，大致由山区向平原递增。

广西是中国多雨地区之一，年平均降雨量为1520毫米，不少地区年降雨量在1800毫米左右。降雨量在地理上的分布是，南北部多，中西部少。桂江上游溶江青狮潭与中游昭平丛林峡谷，是广西的暴雨中心之一。降雨强度大，24小时暴雨达到371.80毫米，年平均降雨量为1800～2100毫米。柳江上游靠近桂北，也是广西暴雨中心地区之一，年平均降雨量为1925.50毫米。广西降雨量80%集中于夏半年(4～9月)，冬半年(10～3月)雨量稀少。故广西内河航运有洪水、中水、枯水三期之分。这在一定程度制约着航运发展。

广西多台风。每年5～12月为台风季节。7～9月出现的次数最多，占全年台风总数的70%。受台风影响的地区主要是桂南的钦州、玉林、南宁三个地区。台风风力由沿海向内陆、从东南向西北逐渐减弱，风力一般为8～10级。沿海地区有时可达11～12级，台风常常伴有暴雨，对航运不利。

广西自然资源丰富，以林业为最多。广西森林覆盖面积为11458万亩，木材总积蓄量19261万立方米。左江、西江干流、柳江、红水河、桂江、贺江等7条河流经济腹地内，森林覆盖面积为7021.5万亩，占全区总量的61.28%；木材积蓄量13411万立方米，占全区总量的69.66%。

广西矿藏资源在全国占有重要地位，已查明的矿产有96种。有47种矿产保存储量在全国名列前十名。其中锡、锰、磷、钇矿、铟、砷、压电水晶、水泥配料、水泥用混合材、玻璃用白云岩、砖瓦用粘土居全国第一位。石油的储量在全国也占有重要地位。

地处低纬、自然条件优越的广西，农作物和各种经济作物的生产潜力很大，粮食一年可两熟或三熟，是中国稻米的主要产区之一。经济作物主要有甘蔗、橡胶、黄红麻、剑麻、烤烟、咖啡、胡椒等。果园林如香蕉、菠萝、荔枝、龙眼、芒果、柑橙、沙田柚、梨、柿子等。

广西野生动物和水产资源也十分丰富。目前属国家保护的珍贵动物就有43种。北部湾海域面积280多万亩；沿江和池塘水库面积1000多万亩。海洋鱼类有500多种，其中经济价值高、产量多的有30多种。海产品中还有闻名中外的"合浦珍珠"等。

广西植物资源已发现的有280多科，1670多属，共6000多种。其中高等植物就有5000多种，仅次于云南和广东，居全国第三位。在植物资源中，有药用价值的约3600多种，产量大的有淮山、半夏、茯苓、金银花、田七、罗汉果等。罗汉果为广西所特有，属广西著名土特产。经济价值较高的有八角、茴油、桐油、松香等22种。这些土特产不仅在广西农业总产值中占重要地位，而且在全国乃至全世界占有重要地位。不少土特产如红茶、桂皮、松香、八角、茴油、罗汉果、田七、马蹄、蘑菇、青刀豆、桂花油、沙田柚等，都是广西创汇率较高，水运量较大的重要物资。

广西作为统一的行政单元在历史上始于唐朝。春秋之前，广西为荆州南徼地。战国属楚。秦统一前属百越地的一部分，秦统一后，今广西属当时的桂林郡全部、象郡之一部以及南海、长沙、黔中郡（夜郎国）的一小部分。秦末，赵佗占据岭南，并桂林、象郡地，建立"南越王国"。广西地属南越王国。汉武帝元鼎五年（公元前112年）平定"南越王国"，统一岭南，置南海、苍梧、郁林、合浦等9个郡，其中苍梧、郁林、合浦等3个郡在今广西境内，隶属当时交州。三国时期，广西地区属吴国，境内苍梧、桂

林、郁林、始安4郡隶属于广州，合浦郡隶属于交州。晋统一后，广西境内郡、县稍有变化，苍梧、郁林、桂林、晋兴、宁浦、永宁等郡隶属于广州，合浦仍属于交州，始安、临贺两郡则属于湘州。两晋南北朝，广西相继隶属于南朝的宋、齐、梁、陈四朝。刘宋时，广西郡县隶属于广州、越州、湘州。南齐时因之。隋朝，在今广西境内，置始安、苍梧、永平、熙平、永熙、郁林、零陵、宁越等郡。除零陵、熙平二郡属荆州外，其余属于杨州。唐朝，唐懿宗咸通三年（公元862年），分岭南道为岭南东道和岭南西道，今广西大部、今广东的雷州半岛和海南岛统属岭南西道。广西作为统一的行政单元第一次见诸中央版图。宋朝，改道为路，广西为广南西路，"广西"以此得名。元朝，设置行中书省，作为地方最高行政机构，原广南西路隶湖广行中书省，至公元1363年，广西从湖广省划出，单独设置为广西省，这是广西地区设置省制的开始。明代，将元朝设置的省制改为布政使司。明洪武九年（公元1376年）置今广西为承宣布政使司。清朝和民国时期，都称广西省，省会均在桂林，仅1912年到1936年一度迁于南宁。

新中国成立后，于1949年12月11日，广西全境解放。解放初期设广西省，省会在南宁。1952年，政务院将广东省辖的北海及钦廉专区列入广西，改称钦州专区；将广西怀集县划归广东。1955年复将北海和钦州专区划归广东。1965年，再将北海市及合浦专区划归广西，仍称钦州专区。1958年3月5日，省一级的广西壮族自治区正式成立，首府设在南宁市。

二　水系与主要通航河流

广西河流众多，共有天然河流476条，总长22663.7公里，可通航河流212条，总长9513.7公里。其中：轮驳船全年通航里程为2147.20公里，季节性通航里程为894.5公里；木帆船全年通航里程4701公里，季节性通航里程为1091公里。广西的河流分属西江、长江和独流入海三个水系，以西江主流为脉干，呈叶脉状分布全区，形成理想的天然河网，其密度为0.144公里/平方公里，是全

国河流密度较高的省区。

西江水系是珠江三条支流中流程最长，最有经济价值的一条河流。西江水系在广西境内的通航河段遍及64个市、县，占73.6%，流域面积占广西总面积的80%以上。

西江水系共有河流356条，总长18561.2公里，自西向东横贯两广，年入海水量为3300亿立方米。西江水系可通航河流158条，总长8030.70公里，其中可通航轮驳船里程，全年为1930.20公里，季节性为894.50公里；通航木帆船里程，全年为3561公里，季节性为1011公里。通航排筏里程为634公里。西江干流全长1595公里，主源是南盘江，发源在云南东部霑益县马雄山。西江水系主西河流有南盘江、红水河、黔江、浔江、驮娘江、右江、郁江、左江、榕江、融江、柳江、桂江等。

南盘江是西江水系干流上源，发源于云南霑益县马雄山南麓，向南流至开远然后转向东流，至广西西林县八大河汇合清水河后，沿桂黔边境蜿蜒东流至贵州望汉县蔗香双江口与北盘江汇合，全长895公里，在广西地段长仅216公里。南盘江滩多、流急、跌水重重，尤其是隆林县纳贡乡上游之雷公滩，滩长13.5公里，大小跌水20余处，落差达177.6米，为南盘江上最有名的险滩。

红水河是西江水系干流之上游，自南盘江、北盘江于蔗香双江口汇合起称红水河，向东南流经天峨、东兰、巴马、都安、来宾至象州三江口与柳江汇合止，长617.2公里。沿河两岸大部分为高山峡谷，河床绝大部分为石灰岩，河宽为150～200米。枯水期水面宽一般为25～50米，最窄处为15米，中水期一般宽为50～150米，一般水深为5～20米。有滩险273处。

红水河流经岩熔地区，河床深切，高峰夹岸，河床落差大而且比较集中，且滩多水急，不利航行。1981年，国务院批准红水河综合利用规划，即在红水河沿线建设10个梯级水电站，兼顾防洪、航运、灌溉、水产等综合效益。红水河水利资源全部开发出来后，整个西江流域的航运格局将发生根本性变化。那时，从广西天峨县到贵州省的花江桥250多公里的河道可通航2000吨级

的货驳，天峨以下至桂平河段630多公里，可通航250～1000吨级的轮驳船。船队将可从西江通过大藤峡直溯贵州省北盘江新建的水陆交通码头。红水河将成为广东、广西、贵州、云南四省区的水上交通要道。

黔江为西江水系干流之上游，自红水河在象州之三江口与柳江汇合起称黔江，向东南流经武宣至桂平与郁江汇合止，长124公里。自三江口至勒马段长69公里，两岸为丘陵台地平原，河谷开朗，河宽300～600米。勒马以下41公里为大藤峡地段，两岸崇山峻岭，高山夹峙，河槽束狭，弯曲迂迴，河宽约200～300米，在尾段宽仅百余米，至弩滩出峡谷，以下河谷又开朗直至桂平，两岸多为水成岩，河床稳定，有滩险28处，漩流、泡水不断出现。

浔江为西江水系干流之上游，自黔江与郁江于桂平城东汇合起称浔江，向东流经平南、藤县、苍梧至梧州与桂江汇合止，长169公里。沿河两岸为丘陵平原，河床为砂卵石或岩石，河槽稳定，河宽一般自600～1000米，最宽处达2000米，河中有一系列江中洲，最大者有登洲、榻洲，长洲等。河中滩险共29处。

西江为珠江流域之西江水系之干流，自浔江与桂江于梧州汇合起称西江，向东流经开封、肇庆、三水至斗门县磨刀门灯笼沙注入南海，长348公里。在广西自梧州至大源冲（广西广东边界）一段仅长13公里，两岸均为丘陵山地，河岸为土质或岩石，河宽约800米，河槽稳定，河中只有鸡笼洲一处滩险。

驮娘江为西江水系主要支流之上源，发源于云南广南县九龙山，向北流入广西西林之岩怀汛，经土黄、八达、那劳、安定、八渡转入云南剥隘，再转入广西之罗村口至百色与澄碧河汇合，全长311公里，而剥隘至百色段长79公里（俗称剥隘河）。沿岸崇山峻岭，河岸高峭，河床狭窄，水流湍急，剥隘河段共有滩险47处。

右江主源为驮娘江，流经西林县城，至百色汇澄碧河始称右江，再向东南流经田阳、田东、平果、隆安、邕宁等县，在邕宁县之宋村与左江汇合，河长319公里，流域面积40840平方公里。

主要支流，右岸有西洋江、龙须河、龙床河；左岸有乐里河、澄碧河、百东河、武鸣河等。

右江沿河两岸为丘陵和台地平原，河岸地质在上游百色至田东为土山及砂土壤盆地，水土流失较多，河岸侧蚀严重，变化较大。河床较为宽阔，出现江心洲较多，下游田东至宋村两岸多为石山及高台地，河床较狭且稳定，较为蜿蜒曲折，河床一般为200～300米之间，其中有莲子、平果、花定、老虎、黄茅、铜鼓等6个狭谷河段。河中滩险多达161处，平均两公里就有一处。新中国成立后，通过历年疏浚整治后，右江航线技术状况大为改观，与新中国成立初期相比，航道水深和宽度提高1倍，曲度半径提高2倍，航行周期提高1～2倍，船舶载重量提高3～3.5倍，船队拖带量提高8.5倍。

郁江为西江水系干流之主要支流，自右江与左江于邕宁宋村汇合起称郁江，向东流经南宁、邕宁、横县、贵县、桂平与黔江汇合，长424公里。沿河两岸主要为丘陵台地平原，河床稳定，河宽一般在300～400米，最宽为600米，最窄为银牌峡，枯水面宽仅70多米，有滩险77处。

郁江两岸平原广阔，田园密布，盛产稻米、甘蔗、玉米、花生、香蕉等，是广西重要的农业生产基地。

左江为郁江主要支流，有两源，一为水河口，一为平而河，均发源于越南。两源在龙江河屯汇合，至明江会，始称左江。东流经龙州、崇左、扶绥至邕宁县宋村与右江汇合止，全长321公里。左江河道十分曲折，与红水河支流清水江，同属广西最曲折的河流。左江的主要支流，右岸有明江，左岸有黑水河。明江流向独特，自东向西流入左江。

榕江为西江干流之主要支流的上源，发源于贵州的独山，向东流经三都，至老堡口与浔江（又称古宜河）汇合，长273公里（广西段是丙妹至老堡口长77公里）。沿河两岸主要为丘陵地带，广西段峰峦起伏，林木茂密，沟谷纵横。两岸土质多为砂岩，河床稳定，河宽约为80～200米。榕江在广西河段有滩险25处。

融江为西江水系干流之支流，自榕江与浔江于老堡口汇合起，

称融江。向南流经融安、融水、柳城之凤山与龙江汇合止，长 178.5 公里。沿河两岸为丘陵台地平原，河床土质多为岩石，较为稳定，河宽为 300～500 米不等，共有滩险 50 处。

柳江为西江水系干流之主要支流，自融江与龙江于柳城之凤山汇合起，称柳江。向南流经柳州、象州至石龙三江口与红水河汇合止，长 192 公里。沿河两岸为丘陵与台地平原相间，河质地质多为岩石，河床稳定，河宽 300～500 米，河流弯曲，共有滩险 40 处。

桂江之上源为华江（又称大洞河），发源于兴安西北角越城岭主峰猫儿山南麓，向南流至门司前汇合黄榈江、川江后称大溶江，流至大溶江镇与灵渠称桂江（又名漓江），向南流经灵川、桂林、阳朔、平乐、昭平至梧州与浔江汇合止，长 425.5 公里。沿河两岸主要为丘陵台地平原，是最有名之石灰岩地区。大溶江以上 38.5 公里，河行山谷，滩多水急，绝少通船。桂江之大溶江至桂林段长 45 公里，两岸为低山丘陵区，河宽在 100 米之间，平均坡降为 0.62‰，筒车灌溉江坝较多。桂林至阳朔段长 89 公里，河宽在 100～200 米，该段为石灰岩喀斯特最发育地区，两岸奇峰挺拔，江水碧绿澄清，故有“山峰秀、岩洞奇、石林美、江水清”之四大特点。阳朔至平乐段长 31 公里，河宽 200～300 米，上两段枯水平均坡降为 0.46‰，一般流速为 0.3 米/秒，滩上局部最大流速为 1.5 米/秒。平乐至梧州段长 222 公里，河宽为 200～500 米之间，枯水平均坡降为 0.48‰，滩上局部最大流速为 3.2 米/秒。峡谷有水尾、金峡、鼓锣、松林（古名龙门）、马峡等五处，峡宽仅有 100～150 米。共有滩险 213 处，其中桂林至梧州有 184 处。

长江水系分布在桂东北，有大小河流 23 条，总长 866 公里。可通航河流只有 4 条，总长 221 公里，其中全年通航木帆船里程为 193 公里；通航排筏里程为 28 公里。干流湘江在广西境内河长 136 公里，源出广西海洋山西坡，向东北流，通过兴安县的古老灵渠运河，把珠江和长江两大水系连结起来。

湘江主源海洋河，北流至兴安县碑底附近，汇漠川江后始称

湘江，向东北流，经兴安县界首及全州县而入湖南境，注入洞庭湖直泻长江。湘江在广西境内流域面积 5830 平方公里。湘江最大支流是灌江，全长 166 公里。

独流入海水系共有河流 97 条，从南部单独流入北部湾海域。独流水系通航河流有 50 条，通航里程为 1262 公里，其中轮驳船全年通航里程为 217 公里；全年通航木帆船里程为 947 公里，季节性通航木帆船里程为 80 公里。通航排筏里程为 18 公里。独流入海的河流，以南流江最大，次为钦江，再次为防城河、茅岭江、北仓河、九洲江等。这些河流的特点是流程短，坡度陡。

三　广西航运发展的几个阶段及其特点

广西河运、海运事业历史悠久。

秦、汉时期，是广西航运发展历史的第一个阶段。这个阶段的主要特点是，秦、汉三次用兵，凿通灵渠，统一全国。在灵渠开凿后，中原的先进生产技术和文化不断输入岭南，广西与中原地区间密切的商业贸易往来日益频繁。三国两晋南北朝时期，北方和中原战乱频仍，南方相对稳定，广西地区的社会经济继续得到发展。晋代，广西造船、航海兴起，广西航运业进一步发展。

隋、唐、宋时期，全国的经济重心南移。这一时期是广西航运发展历史上的第二个阶段。

隋代，以洛阳为中心，修通南北大运河，交织成全国庞大的海河运输网，对活跃广西航运有深远影响。唐于广州建立市舶司，梧州、廉州、钦州的水路运输呈现新的格局。经李勃、鱼孟威修缮后的灵渠，其通过能力较前大为提高。唐代，相思埭和潭蓬运河相继凿通，对沟通云、贵大西南水道有着重要的历史意义。唐、宋广西造船进入鼎盛时期。南船“木兰舟”，“舟如巨室，帆若垂天之云”，是当时世界上最大的海船之一。南船多载“桂布”和“越陶瓷”进入“中国海上丝绸”之路，海外贸易蓬勃发展。南宋只存东南半壁河山。广西经济获得长足发展，推动广西航运进入历史上又一个运输发展新阶段。

元、明、清时期，是广西航运史发展的第三个阶段。这一时期，广西农业、手工业进一步发展，灵渠继续发挥南北水运枢纽作用，日通过船舶达 200 多艘。

元代，京杭大运河开通，解决了南粮北运的问题，广西海运航线重新被起用。元代，在广西普遍设置了站赤、急递铺，驿传管理进一步加强。

由明至清鸦片战争前，明清两朝统治者实行“改土归流”的政策，但其间斗争错综复杂，因而使广西的商业和水上运输业在曲折的道路上发展。

近代，是广西航运史发展的第四个阶段。1840 年鸦片战争爆发后，外国资本主义势力入侵，中国沦为半殖民地半封建社会。广西航运业和其他行业一样，出现了一些新的特点。

19 世纪末 20 世纪初，根据不平等条约、北海，龙州、梧州、南宁相继被辟为通商口岸。随着西江的对外开放，外国的航运势力蜂涌闯入广西内河、沿海。伴随近代航运技术的注入，轮船运输业在广西崛起。

1908 年和 1913 年，民族资本主义企业梧州西江航业股份有限公司、龙州启泰航业公司先后成立，成为广西近代第一批轮船运输企业。从此，广西航运开始进入以机器为动力的新时期。这个时期，华轮与外轮在西江干线及沿海各线展开了激烈竞争，至 20 世纪 20 年代，华轮逐步取得优势。

第一次世界大战期间，西方列强无暇东顾，广西航运一度获得发展。从辛亥革命到抗日战争前，由于新旧桂系军阀的交替，滇、粤军阀的骚扰，广西当局为解决地方财政，对航务管理与航道整治有所重视。1927 年成立广西航政局，广西航运再度蓬勃发展。1944 年日本侵入广西，大批船只毁于战火，损失很大，航运业几乎濒于解体。抗战胜利后，广西水运客货量大增，航业迅速恢复。

战后广西航运，由于内战，各线土匪猖獗，因而至新中国成立前夕，广西航运在连年经历了短暂的“繁荣”之后，一直处于疲软状态中。

广西航运史发展的第五个阶段是自 1949 年 10 月 1 日中华人民共和国成立迄今。在这 40 多年中，广西水运事业经过七个五年计划的建设，所取得的成就是令人瞩目的，是前所未有的。

至 1989 年，广西常年通航河流达 40 多条，通航里程 4521 公里，其中水深 1 米以上的航道 2110 公里；水上运输船舶 11411 艘，44.5 万载重吨，60546 客位，284859 马力，其中从事港澳航线和海洋外贸运输的运力 1.36 万吨。从业人员近 10 万人。1988 年全区民用运输船舶完成货运量共计 1649 万吨，比 1950 年增长 46 倍，其中外贸进出口物资 87 万吨；完成国内外旅客运输量 1566 万人，比 1950 年增长 119 倍。

1949 年 10 月以后，水运修造船业初具规模，至 1983 年全区国营大中型河海运输船舶已基本实现钢质化、通用化、标准化、系列化。南宁、西江、桂江、梧州等骨干造船厂年造船能力分别达到 2 万多吨。除自用船舶自行设计制造外，还为国内外运输部门设计制造了一批中、小型内河、沿海运输船舶和港作船舶。

20 世纪 70 年代以来，广西航运部门先后兴建了一批包括防城、北海港在内的大型骨干基础工程项目，新建了 9 个万吨级以上深水泊位，扩建了一批千吨级以上泊位。这些现代化港口的建成，为中国西南各省同海外联系提供了最便捷的口岸。

为了充分开发利用西江水运资源，西江航道建设第一期工程的骨干项目桂平航运枢纽船闸于 1989 年 2 月通航，贵县至桂平段的航道水深达到 2.5 米，从贵县到广州 575 公里的航道常年可通航千吨级船舶。

广西航运 40 年所取得的建设成就，是划时代的，翻天覆地的，是今非昔比的。

但是，广西航运 40 年建设，同广西优越的水运条件比起来，应该说水运事业尚未得到充分的发展。水运载量大、运价低廉的优势也没有很好发挥。水上运输的现状与国民经济发展要求相比，差距还很大，存在的问题还很多。中共十一届三中全会以来，广西航运部门认真贯彻执行中共中央关于改革、开放、搞活的方针，

使水运事业获得了飞速的发展。

几千年来，广西航运发展的盛衰交替，在社会主义条件下，广西航运必定会走上协调发展的道路，为中国现代化建设作出应有的贡献。

目　　录

第一章　南北朝时期以前的广西航运

在远古时代，广西内河和沿海的水运活动就已出现。考古发掘的铜鼓和崖壁画即是上古先民水上生活的佐证。秦始皇统一岭南时开凿的灵渠，把长江水系和珠江水系联结起来，这在当时虽是军事上的一项重要措施，但对巩固祖国统一、繁荣南北经济都起了重要的作用。三国两晋南北朝时期，随着南方经济的开发，广西河运、海运有了较全面的发展，合浦、梧州成为广西对外交通和贸易的港市地位已经确立。这一时期，广西形成的航运格局为后代航运的发展奠定了基础。

第一节　广西先民的水上活动与灵渠的开凿

一　广西先民的水上活动

从广西海河变迁及水系形成的地质史，以及大量考古文献的资料表明，壮族先民从远古时代起，就已经在广西的大地上繁衍生息。从山岭重叠的岩洞，到绿荫蔽天的原野，直至沿江湖滨，都有上古先民的踪迹，他们过着“穴居野处，茹毛饮血”采集和渔猎的生活。经过长期生产的实践，他们学会了“刳木为舟，剡木为楫”，从而进入了原始的水上活动。

世界上最先发现的巨猿化石，于 1956 年在广西柳城县出土。这些化石，被考古者称为：巨猿动物群”，代表着距今大约 200 万年至 300 万年前，即更新世早期的较古老的动物种属。此外，考古工作者还在今柳江县新兴农场的通天岩及其附近的白莲洞，发现了距今 5 万年前的“柳江人”遗骨化石，以及旧石器晚期新人

的文化遗存。在广西的其它地方，如东北部的桂林市宝积山穿山月岩的东洞；南部灵山的马鞍山；西部百色市的上洞村；田东县的新洲；西南部崇左县的矮洞等，也都发现有旧石器时代晚期的智人文化遗物（距今8000年至10000年前）。在今桂林市南部的独山甑皮岩，还挖掘出一批原始社会氏族公社时期人类居住和埋葬的遗址，内涵丰富，文化堆积保存比较完整。在南宁邕江两岸的豹子头、江西岸，郁江上游的长塘、西津等，均分布有远古文化遗址。在沿海，钦州境内那丽乡独料山坡出土的文物最具典型代表，有石铲、石犁、石锄、石斧、石磅、石礦、石网坠和相当多的陶器等。从以上发掘出的众多文化遗址遗物表明，这些上古新人、智人，普遍地分布在沿江海河两岸，繁衍生息。

广西早期水上活动，还可以从广西铜鼓文化和广西左江崖壁画文化获得佐证。

广西出土的铜鼓共500多面，数量居全国之冠。广西北流县出土的一面云雷纹大铜鼓，面径达166厘米，胸径149厘米，腰径139厘米，残高67.5厘米，重达300公斤，是2000多年前的遗物，也是迄今所知世界上最大的铜鼓，被誉为“铜鼓之王”。1972年在广西西林县普驮粮站出土的铜鼓，在鼓腰的中央处明显地刻画着对称的船纹，船上有艄公、水手和载歌载舞庆丰收的人群。广西贵县罗泊湾出土的西汉铜鼓也刻有船纹，船头和船尾各悬一枚石锚。广西铜鼓造型精巧，饰纹多样，富于浓厚的地方特色，是广西古代社会生活的反映。弄清各种饰纹的含义，有助于对铜鼓作用的了解，同时也有助于对广西古代社会历史的了解。广西铜鼓纹饰虽多，含义也各有不同，但都有一个共同的中心思想，这就是镇雷求雨祈丰收和镇雷止雨消祸灾。特别是在沿河临江一带，与水上活动和农业生产有着密切的关系。

广西左江崖壁画，是战国至东汉时期骆越人巫术文化的遗迹。画廊及规模相当宏伟壮观，画幅大，画像多，内容比较复杂，被称为崖壁画的“自然展览宫”。它分布在广西西南部的宁明县明江沿岸，和龙州、崇左、扶绥等县左江石灰崖峭壁上，分布带绵延

数百里。崖壁画址大都在河流转弯的深潭处，对外往往是乱石参天或黄砂堆积的沙滩。画面一般距离河面 10～20 米，最低 5～6 米，最高的达 40 米。画象最大的达 3 米，最小的也有 40～50 厘米。笔力原始粗犷、生动，呈朱红色，所涂颜料有鸡蛋壳那么厚，虽经长年累月的风雨侵蚀和烈日曝晒，色泽至今依然清晰。

在已发现的 50 处画幅里，以宁明县的花山崖壁画的画幅最大、最集中，具有代表性。其中有 6 个崖壁画点出现了小船的画象。这 6 个崖壁画点是花山、崖拱山、岩怀山、渡船山、岜艮山、白龟红山等。宁明花山的船画，在船尾还立有两根小木棒似的东西，可能是一种航行避礁的船上属具。崖画的船图，与越南绍阳、越池发现的铜钺上的船图之表现方法及造型十分相似[1]。在这些崖画船图象中，以岩怀山的船图比较完整生动。画面里有 3 条船，前面一船的船头画有饰物，舷边挂一铜鼓，船上有人。中间一船有 4 人。后面一船仅存半截，尚见 3 人。三船的乘者皆侧身，前伸，腿稍弯曲，前后一排，动作一致，有如奋棹击水之状。船的前后两边。各有一群歌舞者，场面隆重而热烈。考古学者认为，这一场面与骆越人祭祀江河有关，是所谓“铜鼓赛江神”的先制[2]。这反映了骆越人崇拜江河的意识，无疑是一幅“祀河图”。

左江地处石灰岩地带，多伏流暗洞，河流湍急，且地势低下，排水性差，每逢暴雨季节，洪水成灾。古骆越人长期生活于左江两岸，常有波涛之险，蛟龙之害。在人类驾驭自然力量极其有限的战国、秦汉时代，骆越人受左江之害，可以想象。由于无法解除自然力量造成的灾害，又缺乏战胜、改造这些灾害的能力，很自然同他们的祖先一样，迷信江中神灵发作这类的观念，所以出现“祭河神”之类的活动。考古学家认为，左江崖画中出现的船象，正是骆越人祭水神时所驾之舟，船图所反映的景象乃是他们祀河礼仪的现场。然而，这正是骆越人驾船驶舟过着渔猎生活的写照。

二　灵渠的开凿

秦始皇统一六国后，建立了统一的多民族的中央集权的国家。他将全国分为36郡。但当时的疆域尚未把长期居住在今两广地区的百越族包括在内。秦始皇为了开疆拓土，从公元前221年（始皇二十六年），发动了对百越族的军事活动，史称“秦戍五岭”。

公元前214年（始皇三十三年），秦始皇派尉屠睢率领大军50万分五路南攻百越，“一军塞镡城之岭，一军守九嶷之塞，一军处番禺之都，一军守南野之界，一军结余干之水”[3]。其中，“结余干之水”一军，目标是略取今福建省和浙江省南部地区。实际上，进入两广的秦军只有四路。

攻取百越的五路秦军，除“结余干之水”一军很快取得胜利之外，其余四军都碰到当地越人的顽强抵抗，进军很不顺利。秦军士兵大多来自中原，不适山地作战，不服南方水土，更重要一个原因是岭南交通不便，粮食补给困难，导致战事处于胶着状态。为了解除秦军后顾之忧，秦始皇命令监御史禄“以卒凿渠而通粮道”，这条渠道就是驰名中外的人工越岭运河——灵渠。

灵渠，又名陡河或湘桂运河，位于兴安县城南2公里，建成于秦始皇三十三年（公元前214年），全长34公里，其中北渠4公里，南渠30公里。宽度在5～7米之间，水深1～2米左右。灵渠以其科学性，合理性及其工程技术的精良、灵巧而著称于世。它与都江堰、郑国渠并称为秦代三大水利工程。灵渠上建有船闸，这是中国乃至世界最早发明、建造、使用的船闸。

据《史记·秦本纪》记载：“自海洋山导水源，以湘山北入于楚，融江为牂牁下流，远不相谋。为玑以激水，于沙礚中垒石作铧，派湘之流而注之，建瓴而下，既通舟楫，又利灌溉，号为灵渠”[4]。这里说的湘水即湘江，源出广西东北部的海阳山，北流经湖南，过洞庭湖，入长江。灵渠的设计是要把湘江水引进灵河的始安水，达到沟通漓江的目的。在地理上，湘江在兴安县城附近，与源自猫儿山的桂江支流灵河十分靠近，两水只隔着一个低矮的

分水岭——越城峤，直线距离只有2.5公里，而两水的水位差也不大，只有6米。将越城峤上的太史庙山挖掉以筑渠，即可把湘水引进始安，从而把远不相谋的长江和珠江连结起来。

灵渠工程是由天平、铧、渠道、秦堤、陡门等部分组成为一个完整的水道工程体系，是中国古代劳动人民伟大的智慧和创造能力的结晶。

天平，其工程的主体是一条拦河大坝，呈人字弧形布置，斜向南渠一侧的叫小天平，长120米，宽4.5米；斜向北渠一侧的叫大天平，长380米，宽12米。所谓天平，就是溢流坝，内高外低，顶面由临水面向背水面倾斜。临水面以巨石平铺，宽约2.6米，石块之间用锲形铁锭连接，基础为密排木桩。溢流坝为大片石层层嵌砌，直立插下，石块之间紧密排挤，形如鱼鳞，被称之为鱼鳞石。坝顶溢流时，其抗冲击性能较一般石砌法为佳，是古代先民的一大发明创造。人字弧形的顶端有一个天平坝，古称铧堤。铧堤前尖后阔，高于水面，长52.6米，上小下大，下部最宽处为22.8公尺。它具有分水导水作用。铧堤交点前伸接水墙，以巨石砌成石堤，这样，海阳河水流至铧堤时，形成三、七分流，即三分流水沿着小天平流入南渠，七分流水沿着大天平注入北渠。大、小天平都有石砌的内堤和外堤，外堤内高外低，形成斜坡堤坝。大、小天平都低于两侧的河岸，在枯水时，它将海阳河水全部分拦入北渠和南渠；到了洪水暴涨时，又可以越过天平坝顶泄入湘江故道，以免过多的水冲入南、北渠而危及运河堤岸。所以，大、小天平具有既可拦河截流，又可泄洪排水的自行调节水位的功能，使运河长年保持一定水量，有很高的科学性。古人说："陡河之要，以铧咀、天平为最，二者坏，则湘水无涓滴入漓而田庐受害矣"[5]。形象地说明了天平和铧咀在灵渠中的关键地位。

陡门，又叫陡闸。陡闸是为了分级提高水位以利行舟而设计的一种拦水装置。当舟船从湘江进入北渠陡闸后，立即将下一级的陡闸关闭，使水位迅速提高，当水位高至与上一级陡门相平时，舟即可越上另一级陡闸，再将这一级的下游水闸关闭，待水位涨

高后，又可进入更高一级的陡闸，如此逐级上升，舟船便可登上岭坡而至大、小天平前的分水塘，然后进入南渠。下南渠时也是逐级关闭前后的陡闸，这样舟船便可以逐级而下，直至进入漓江河道。这种利用陡闸抬高湘江的水位，形成一个小小的水库即渼潭，从而提供了湘江水分入漓江的可能，使南渠取得一个最合理的纵断面，大大减少了凿渠的工程量，其科学意义是极其深远的。

秦代所建陡门的形制今已不可复见。即连秦时总共建造了多少个陡门，也无从得知。已知的文献记载，陡门数最多的在明清两代，共计36陡，其中北渠4陡，南渠32陡。保存到现在的，共21陡，其中较完整的只有14陡（北渠2陡，南渠12陡），残缺不存的有7陡。今存陡闸都是以方形石块选砌而成，两岸相对作半圆形，陡门一般宽5.5米左右，最窄的也有4.7米。陡堤上相对凿有搁置面扛的凹槽，一边堤跟有搁置底扛的鱼咀，陡门底部铺鱼鳞石，使用时先架陡扛（包括面扛、底扛和小扛），然后将竹箔逆水置于扛上，等到水位升高，竹箔无压力时即将陡扛抻去，舟楫就可以顺利经过陡门了。

根据灵渠陡门的宽度，人们曾推算秦汉时航行于灵渠中的船只大致宽5米左右，长度约20米，载重量可达500～600斛，约合20～30吨。显然，用这样的船只运粮，无疑是比人力、畜力的运输能力提高了许多倍。

灵渠凿通后，岭南战争形势立即逆转，进入岭南一带的秦军很快得到了粮食的补给。于是迅速发起了对岭南越人的攻击，取得了秦军自进入岭南后的第一个胜利。但是，岭南越人顽强地抵抗了秦军，秦军在遭到重创后，依靠灵渠的便利，继续增兵和满足辎重需要，经过几年艰苦奋战，战争最终以越人失败而告结束，秦乃置桂林、南海、象郡，于是全国统一。

灵渠建成后，由于沟通了长江、珠江两大水系，自秦汉至三国两晋南北朝，广西内河船只北越湘江，浮洞庭汇入长江，再转大运河、淮河、黄河等水系而达京师；西北沿牂牁江可抵夜郎（今贵州、云南）、巴蜀；东南至梧州、广州、合浦，从而把岭南

和首城连结在一起。“陡河（按：指灵渠）虽小，实三楚两广之咽喉，行师馈粮，以及商贾百货之流通，唯此一水是赖”[6]。2000多年来，灵渠对中国的政治统一，经济往来，文化交流和边防巩固，作出了不可磨灭的贡献。

第二节　港埠的出现与内河航运网的形成

一　都会与沿边港埠的出现

广西商业圩镇的形成可以追溯到秦朝，甚至更远一些。

商汤（约公元前17世纪）夺取天下后，定四方献会。据《逸周书·商书、伊尹朝献》载，“商汤下令要广西境内的‘瓯族人’以珠玑、玳瑁、象齿、文犀、翠羽、菌、鹤、短狗为献”。这段记载说明了两个问题：当时广西已能够贡献出相当数量的土特产；这些土特产贡献到中原，需要解决水陆各种运输问题。到了公元前387年，楚国任命吴起为相，对岭南用兵，占领了广西境内苍梧一带。从新中国成立后，在广西恭城县、平乐县等地出土文物分析，春秋战国时期，广西已和中原地区有了贸易来往。

秦汉时期广西境内的众多圩镇均已形成。各地间商业贩运活动为城市都会和河海埠的形成提供了物质基础。而城市都会和港埠所在，又都是水陆交通便利、四通八达之区。因此可以说城市都会和港埠的勃兴，完全是交通便利的结果。

“粤地……处近海，多犀、象、毒瑁、珠玑、银、铜、果、布之凑，中国往商贾者多取富焉”[7]。秦汉时期对外贸易之进出口，使一些沿边城镇成为商贾会萃和通商互市之所。当时，广西两条主要水运商路，一条是长江经灵渠越桂江到合浦，另一条是从牂牁江经都柳江越绣江至合浦，或从都柳江经苍梧直抵番禺。两条商路的沿边城镇或大或小，遍布沿江濒海两岸：

在桂江沿线的商镇主要有全州、兴安、桂林。

全州，战国时称苍梧。《战国策·楚策》载：楚怀王时，“楚

国南有洞庭苍梧"。关于苍梧的地望，清人张琦在《战国策释地》中指出：苍梧乃"汉零陵郡也，今永州府至广西全州地"。另外，1957年安徽省寿县出土的楚怀王时代的鄂君启金节，记述了当时楚国水陆交通的主要路线，其南路沿湘江上溯，已可达于"郷阳"[8]。

"郷阳"即洮阳，在今广西全州县北，地处桂江北端，灵渠未凿通时，已是商业集散地。灵渠凿通后，至西汉，全州为县治，盛产白果、蜜柑、白酒，成为"湘桂走廊"较早出现的商贸城市。

兴安位于广西东北部，地处越城岭东南，为灵渠发源所在地。城外之界首、高尚两镇，扼湘、桂、粤交通要冲，为过往灵渠商贸集散中转之处。这里商业兴旺，金融发达，秦汉至三国两晋南北朝时期，兴安一直是一个人烟稠密，交易繁忙的都市。

桂林位于广西东北部，扼湘桂走廊南端。夏、商、周时期，这里是"百越人"的居住地。秦始皇置桂林、象郡、南海三郡时，桂林始得名。但当时桂林郡治在布山（今广西贵县、桂平境）。汉元鼎六年（公元前111年），桂林为始安县，隶属荆州零陵郡，东汉时改属始安侯国。三国时，先属蜀，后归吴。甘露元年（265年）置始安郡始安县，郡、县治所均在今桂林，广西政治、经济、文化中心即从布山北移至此。自秦凿通灵渠后，至两汉三国两晋南北朝期间，中原产品输入岭南，岭南以及南海各岛国的食盐、水果、葛布、珠玑、犀角、象齿、毒瑁、翡翠等土特产，同时远销中原。汉武帝平南越后，由于废除边关，岭南的土特产品如柑、柚等，得以大批地销售到中原。由于其交通便利，商旅往来不绝，桂林遂成为中原、云贵、湘广、雷（州）、琼（崖）、交（州）、广（州）物产集散之地。贾人如云，商业日渐繁荣。城外方圆六七十里，各种圩场集市达30多个。五方辐辏，居民密集，蔚为岭南一个繁华都市[9]。

西江沿线的主要商业圩镇是苍梧。

苍梧（今广西梧州市）位于两广交界处的一侧，为桂江、浔江、西江的汇合点。往东沿珠江的干流西江而下可直达广州。往

西溯浔江而上，经郁江支流左江、右江可分别抵达越南、云南。经黔江转红水河即可抵贵州。溯桂江越灵渠浮湘江经洞庭连结长江直达长安。溯浔江转绣江经南流江可达合浦。当时的苍梧，“居百粤五岭之市，连九疑七泽之胜。北接湖湘而为唇齿之邦，下通番禺而有咽喉之势。唇齿湖湘，襟喉五羊，南控容邕，西顾桂柳，东应广肇，于以坐制诸蛮”[10]。由于水路四通八达，政治地理位置十分重要，战国时期楚国吴起曾驻军苍梧。秦汉时，特别是南越王赵陀据苍梧时期，悉心经营，城市初具规模。汉武帝平定南越后，在秦置基础上，重新调整行政区域划分，置南海、苍梧等九郡，并置交趾刺史部，总领各郡。自此，苍梧即为新置九郡的政治、行政中心，是岭南地区的首府。交趾部在行政上的职权和州并列，所以当时也有称岭南地区或苍梧为州的。这样，苍梧的农业经济、手工业经济和商业经济得以迅速发展，成为各地商贾辐辏云集之所，水运也相当发达，城市规模进一步稳定扩大，同时出现了内河港口萌芽。

在绣江沿线，有藤县和北流两个大商镇。

藤县位于广西东南部，浔江自西而东横贯其间。汉、三国时为苍梧郡猛陵县地。东晋升平五年（公元361年）置永平郡，辖安沂县，后又拆安沂县置夫宁县，皆在今藤县境内，为建县之始。在县城北120公里处的古龙乡中隆村，为南北朝时代陶窑，窑址面积250平方米。自藤县溯江而上至北流，过桂门关转入南流江抵合浦，是中原与东南亚各国交通主要古航道，藤县矿藏资源达17种，古代陶瓷及农作物多从这里转输。

北流位于广西东南部绣江的上游，秦象郡属地。汉属合浦郡地。南朝齐武帝永明六年（公元488年），置北流郡，始有北流之名称。梁废郡为县，为北流正式建县之始。北流不仅水陆交通发达，而且农业、手工业、商业也很发达。新中国成立后，在北流发现一处古代冶铜的遗址，面积达25000多平方米，堆积的炉渣、炭屑和灰层厚达1米，此外还发现了一排密集的炼炉、风管、灰坑和排水沟等。炼炉为圆竖形，直径为40～50厘米，其年代自西

汉始直至隋唐。从冶铜业的遗址发现，可以看出绣江沿线的手工业是相当发达的，这对航运的发展无疑是一大促进。

郁江沿线的布江，位于广西东南部，今贵县与桂平西南相接处，地跨郁江两岸，水陆交通便利，是连结云、贵、川和两广的交通要道。秦属桂林郡地。汉为郁林郡布山县地。布山曾是广西政治、经济、文化中心。秦汉时设有管理商业活动的官署。

独流入海处的合浦，秦代属象郡。汉代，合浦郡之合浦县，属交趾部刺史。三国时期，改合浦郡为珠官郡，属交州。

合浦，汉代即已为广西沿海航运的重要港口。货物出入多为黄金、杂缯（丝绸）、珍珠、琉璃、陶瓷、奇石、异物等。在它的北面有南流江，溯江而上，经南流江与北流江的分水坳——鬼门关，进入绣江，接浔江，溯桂江而上，跨灵渠，经湘桂走廊流入湘江，再转洞庭湖入长江直达中原，沟通岭南与长安。中原的商品沿着这条水道，云集合浦港。而外国的商品，亦沿着这条水道，远销中原。“（廉州）渐染声明文物之盛，媲美中朝，岿然东南一大都会也”[11]。

柳江沿线上的商镇有融水和融安。

融水位于广西北部，融江中游西岸。境内共有河流 13 条，主要河流融江为西江的大支流，源出贵州省独山县神仙桥，为云、贵至两广的古水道，上游至云、贵，下游至柳州、梧州、合浦；越桂江灵渠可达中原各地。古代曾为桂中政治、文化中心。融水秦属桂林郡，西汉设谭中县，为本县建县之始，辖马平、雒容、柳城，属郁林郡。南北朝改为齐熙县，并设东宁州。境内山高林密，溪多水足。矿藏资源丰富。土特产有竹、香茹运销中原。为牂牁水道中转港埠。

融安位于广西东北部，秦属桂林郡。汉至两晋属潭中县地。南朝齐于境内置齐熙郡、齐熙县。县城长安镇，是广西历史上四大名镇之一。西部融江是融安县主要河流，发源于贵州省独山县神仙桥，东流经三都、丙妹入广西境。融安是牂牁江古水道主要港埠，其矿藏、土特产、金桔、罗汉果、林木、竹等产品十分丰富。

秦汉时期融安的航运发达，上通云、贵；下经融水达柳州、梧州、广州、合浦；北越灵渠可至中原各地。

二　内河航运网的形成

广西河运网的形成是在秦汉三次用兵之后奠定下来的。这个河运网的形成，与秦汉开略岭南时的行军路线有直接关系。

秦代《淮南子·人间训》有一段秦军深入越地情形的描述："又以卒凿灵渠而通粮道，以与越人战，杀西呕君译于宋。而越人皆入丛薄中，与禽兽处，莫肯为秦虏。相置桀骏以为将，而夜攻秦人，大破之。杀尉屠睢，伏尸流血几十万，乃发适戍以备之"。这段所述的秦军与越人的战斗，发生在什么地方。秦军杀死西呕君和越人杀尉屠睢的越地，又在何处？

了解秦军开略岭南时的具体交通路线，即可看出秦汉两代广西航运网的形成过程。据越南陶维英所著《越南古代史》援引越南的考古材料印证：在越南北部乃至中部的泶江流域及日丽江流域，都发现过许多战国时期的中原兵器如铜矛、戈、剑、刀等[12]，这当然与战争有关。中原军队进入今越南地区的战争，只有到秦始皇开略岭南时才有可能发生。再从秦军基本沿用战国兵器的情况看，可以认为，越南发现的这些中原兵器，应是秦军进军越南时遗留下来的。以当时情况而言，秦军完全有条件进入今越南境。陶维英接着指出："秦军无疑是一支强大的军队，并有粮道可通……。根据地理状况，秦军既已入郁江，仍然可以继续深入到左江……，交通条件仍然许可秦军更进一步的深入，由左江和奇穷江而深入我国东北地区"[13]。陈修和在《越南古史及其文化的研究》中也指出：秦军依杖"楼船之士"，完全可以到达汉时的日南郡（今越南顺化附近）。这些资料表明，秦始皇开略岭南时，兵力已经深入到郁江和桂西左江一带。

征服岭南的战争结束后，全国统一。秦始皇立即致力于全国交通网的建立，以巩固其新建立的庞大帝国。这个交通网，由秦开始整理和修建，到两汉时期逐步完成。规划的交通网以关中，即

以京师为中心，其中的南路干线，直指岭南。由京师东南向，出武关，经南阳以达江陵。这是沟通关中与江南的孔道。然后由江陵南下，沿长江转湘江入灵渠，再由灵渠入桂江到达西江苍梧以抵番禺、合浦。这样，这条跨地域的水陆运输线便把黄河、长江、珠江三大流域结成一体，虽然迂回曲折，却是万里通航，从而使南海的珠玑，“陇蜀之舟漆旄羽，荆扬之皮革骨象，江南之楠梓竹箭，燕齐之鱼盐旃裘，兖豫之漆丝絺纻”都成为“待商而通，待工而成”的商品而进入互市。

两汉时期，中原的封建势力进一步深入广西，在今广西境内设立的郡县有，郁林郡全部、苍梧郡的大部以及合浦郡、零陵郡和牂牁郡的一部分。由于疆域扩大、中原先进经济文化对广西的影响较秦代更大了。从汉灵帝中平元年元月（公元 184 年）至隋文帝开皇九年（公元 589 年），包括三国两晋南北朝的 350 年期间，中原出现大动乱。中原人口大量南流。正所谓“永嘉世，天下灾，倘江南，尚康平”[14]。广西偏安一隅，社会经济安定繁荣，内河及灵渠继续发挥南北交通大动脉作用。可以说自秦开发的河运网，到两汉又有了进一步发展。

秦末，南海郡尉任嚣病危，赵陀代理南海郡尉职务。任嚣病故，赵陀于公元前 196 年自立为南越武王，在南越统治的 93 年中，“不用权法”，对南方经济、文化发展很不利。汉元鼎五年（公元前 112 年），汉武帝发五路大军征南越，“遣伏波将军路博德，出桂阳（按：今湖南境），下湟水；楼船将军杨仆出豫章，下浈水；归义越侯严为戈船将军，下苍梧；皆将罪人，江淮以南楼船十万人，越驰义侯遣别将，巴蜀罪人，发夜郎兵，下牂牁江，咸会番禺”[15]。南越被灭后，汉置南海、郁林、苍梧、合浦、交趾、九真、日南等九郡。这次军事用兵，广西疆域更加扩大了，与秦代比较，增加了 6 个郡、全境人口数达 33 万人。为了加强中央对岭南的控制，设置交趾刺史部在苍梧广信（今广西梧州），总领岭南各郡，史称交州。

建武十六年（公元 40 年），“交趾女子征侧及其女弟征贰反，

攻没其郡，九真，日南、合浦蛮夷，皆应之；寇掠岭处六十余城，侧自立为王”[16]。建武十七年（公元 41 年），光武帝“玺书拜援伏波将军，以扶乐侯刘隆为副，督楼船将军段志等南击交趾”[17]。马援受命对交趾用兵，他指挥的这支军队来自“发长沙、桂阳、零陵、苍陵、苍梧兵万余人讨之”[18]。这支约 3 万人的讨伐部队，除 8000 汉军来自今湖南境地区外，其余均在岭南就地征调。

马援南下的行军路线，在史书上虽无详细记载，但从兵源征集的地区布局和当时交通状况来看，主要是从湘江水路经灵渠转入漓江，主力沿西江至玉林、南宁、龙州等地，横穿西江南部，开辟了广西、广东经南流江至合浦通往越南（交趾）的交通路线。而这条向交趾进军的路线，是以合浦港为起点的，“就缘海而进，随山利道千余里”[19]。然后经钦州、防城一带，渡过北仑河进入越南境内。公元 43 年初，征侧征贰被擒，岭南动乱宣告结束。

东汉一代，国力不及西汉，一切抱残守缺，无开扩锐进之气。在交通水利方面，也是修旧利废，新的建树不多。但从《后汉书·马援列传》可以看出马援交趾用兵，“辄为郡县治域廓，穿渠灌溉以利其民”。说明当时广西水运事业还是比较发达的。这次军事用兵，打通了两条商业水路，一条是国内运输线，从夜郎经牂牁江转西江直抵番禺；一条是国外线，从巴蜀顺长江出三峡入湘江，跨灵渠转合浦到达今印度。这两条商业水运路线的特点，就是背靠中原、大西南，面向两广和东南亚。蜀之商贾与滇通商，取其僰僮、莋马、旄牛，巴蜀从此殷富。巴蜀贩往南越的枸酱、蜀布、邛竹仗和铁器、马、牛、羊等，也是从牂牁江直抵番禺各地的。到南海的货物，除牂牁江一线外，尚有一线顺长江越灵渠经苍梧到达南海之滨的路。

三国两晋南北朝时期，中原混乱，赤壁之战后，从而形成魏、蜀、吴三足鼎立局面。公元 210 年（汉献帝建安十五年），孙权为了争夺岭南，迫不及待地派遣步骘率师从江西经过湖南进入广西，在苍梧诱杀太守吴臣后，挥师从西江直抵广东番禺（今广东广州）。步骘认为广州“斯诚海岛膏腴之地，宜为都邑”，乃于公元

217年，决定将交州的政治中心，从苍梧广信迁移到南海的番禺（今广东广州）。

秦汉三次军事用兵的结果，不仅促进了岭南越人和中原汉族的交流与融合，同时又促进了农业、手工业、商业和航运交通事业的发展。把行军沿线所经过的城镇和江、河都贯通起来了，形成了包括桂北、桂中、桂东南、桂西的干流和几条大支流，如融江、柳江、黔江、桂江、浔江、西江、郁江、南流江和左江等组成的航运网，为后代广西航运的进一步拓展打下了基础。

第三节　航海活动的兴起

春秋战国，是中国社会进入大动荡的时期，激烈的战争对航海事业提出了新的时代要求。

早在西周时期，中国已与东南亚国家进行海上交通和“朝贡”式的贸易来往。周成王十年（约公元前11世纪）交趾南面的越裳国（今越南中部），经合浦向周朝进贡。“四方贡献，南海贡鱼草、珠玑、大贝”。到了春秋战国时期，越裳国改为“朝贡百越”，与楚国交往。合浦所产明珠，已和南洋的象牙、翡翠等珍品一起流入中原[20]。

秦始皇发兵五路“南次百越”，其中第一路军由湖南过湘江，经越城岭沿桂江抵苍梧；第二路军由湖南经萌渚岭到达广西贺县，沿贺江至苍梧与第一路军会合，然后沿绣江、南流江于合浦椽海进军交趾。以上表明秦国由于军事上的需要，“楼船之士”已应用到海上军事实战。

汉代中西交通路线主要有两条：一是由陆路取道甘肃出长城往西域，到达印度即史称”陆上丝绸之路”；另一条是“海上丝绸之路”，由徐闻、合浦经南海诸岛国，到达印度半岛。西汉桓宽《从盐铁论》记载：蜀郡的货物运到南海交换珠玑、犀、象等珍品；中国的丝绸，亦从徐闻、合浦、日南等处出口，在海上售与大夏、安息、天竺（今印度）的商人，然后转卖给大秦（罗马）。为此罗

马急着要从海上开辟至中国的通道。

记载岭南海运的最早文献是《汉书·地理志》："自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月，有都元国（今印度尼西亚苏门答腊西北巴赛河附近）；又船行可四月，有邑卢设国（今缅甸南部萨尔温江入海口附近）；又船行可二十余日，有湛离国（今缅甸蒲甘城附近），步行可十余日，有夫甘都卢国（今缅甸西北靠近孟加拉达以东）。自夫甘都卢国船行二月余，有黄支国（今印度南部），民俗略与珠崖相类。其州广大，户口多，多异物，自武帝以来皆献见。有译长属黄门，与应募者俱入海市明珠壁、琉璃、奇石异物，赍黄金杂缯而往。所至国皆禀食为耦，蛮夷贾船，转送致之。亦利亦易，剽杀人。又苦逢风波溺死，不者数年来还。大珠至回二寸以下。平帝元始中，王莽辅政，欲耀威德，厚遣黄支王，令遣使献生犀牛。黄支之南，有已程不国（今斯里兰卡），汉之译使自此还矣"。

南海航行，是中国官商经营海上贸易的主要方向，活动范围包括整个中南半岛、印度群岛、以及沿印度东海岸各小邦，直到印度的最南端。大部是从合浦、徐闻下海南行，到达最远的目的地。

东汉初期，广西的沿海航运有了新的发展。从国外前来中国交往的船只，除去以合浦为终点外，也有继续向北航行，通过今台湾海峡，直达东车冶（今福建福州）锚泊的。但沿东海岸向北行驶的外来船只，由于种种原因，经常发生沉船事故。为了鼓励海贸事业发展，后汉建初八年（公元83年），大司农郑弘奏请开零陵、桂阳峤道，以通外夷。零陵峤道，即"湘桂走廊"古道；桂阳峤道（今广东连县）即古代从湞水入粤北江的孔道。由于汉代兴起海外贸易频繁，取道零陵峤道的来往人员日益增多，货物运输量大，原峤道已不能适应形势发展需要，进行扩建增大峤道的通过能力是十分必要的。零陵峤道扩建后，从中原到达湖南境后，水路沿湘江越过灵渠注入漓江向各线辐射；如从陆路走，从湖南境沿着零陵峤道可直达始安（今广西桂林）。水陆两路再沿漓江

（桂江）下达苍梧，溯浔江经藤县越入绣江，南下经南流江，最后到达北部湾畔的合浦。从地理位置说，合浦距印支半岛和东南亚各国最近。所以改善零陵峤道的交通条件，有助外来船只更多地选择以合浦为寄碇之所。

西汉元和元年（公元 84 年），“日南缴外蛮夷究不事人邑豪献生犀、白雉”，说的是外国商人将舶来品由日南经合浦向汉朝进行官方贸易的情况。

公元 138 年，张骞出使西域，带回西方安息（波斯）、身毒（印度）、黎轩（罗马帝国，即大秦）等诸国的交通讯息。在这些国家中，黎轩是西方大国，物产非常丰富。汉武帝和黎轩帝国都想建立直接贸易的关系。后由于安息国所垄断，陆上交通线——“丝绸之路”在一段很长的时间不能畅通。于是，兴起开辟从太平洋进入印度洋的海上“丝绸之路”。使中国海运从东周至秦到西汉，又前进一大步。

《后汉书·西域传》有一段罗马商人循海而来与中国通商的记载：“与安息、天竺交市于海中，利有十倍。……其王常欲使于汉，而安息欲以缯彩与之交市，故遮阂不得自达”。至汉桓帝延熹九年（公元 166 年），大秦王安敦遣使自日南缴外献象牙、犀角、毒瑁，始乃一通焉”。

这条海道，在汉代只有罗马与商人循之东来，汉人大都在近海活动。汉代官方远航印度洋，是从汉武帝才开始的，而民间的远航，则比官方早得多。张骞第一次出使西域时，在大夏国看到中国蜀郡的土产蜀布和筇竹杖，是从长江进湘江，通过灵渠到达番禺，然后出海远航印度。《盐铁论》中也有关于经灵渠、牂牁江运蜀布等物品到南海一带进行贸易的记载。这说明汉代远洋船队及商人的海上贸易，已波及了全部南海诸国和整个印度洋区域。黄支国和已程不国在印度东海岸，而已程不国在印度之最南端。每年不仅有大批官船、商人西去，亦有印度各邦国或地区的使者、商人东来。中国船队和商人经常越过数万公里航程的印度洋，建立了经常性的双边贸易关系。

三国、两晋、南北朝时期，广西沿海的合浦、钦州一带隶属交州，先后由东吴、晋、宋、齐、梁、陈管辖360年。这期间，由于国家的分裂和长期战乱，内地商业陷入一种不景气状态之中，这对广西沿海的对处贸易均带来一定影响，特别是对南海诸国的贸易影响更大。广西沿海对南海诸国的贸易直到梁代才开始逐步好转。

三国时期，东汉交趾刺史朱符因“侵虐百姓，疆赋于民，贡鱼一枚，收稻一斛，百姓怨叛”，结果符走入海，流离丧亡。朱符死后，汉又派南阳人张津为交趾刺史。不久，张津又为其部下所杀。这时，苍梧太守史璜也病死了，荆州牧刘表乘机扩张势力以控制岭南，便派零陵人赖恭为交趾刺史、长沙人吴巨为苍梧太守。东汉朝廷也不甘示弱，利用岭南豪族士燮的势力对抗刘表。让他总督岭南七郡，士燮派张旻为使“奉贡诣京师”，汉廷即封士燮为安远将军，龙度廷侯。

此时，孙权也乘机插手岭南，形成三国争夺岭南的形势。东汉建安十五年（公元210年），孙权派步骘为交趾刺史。不久，步骘以吴巨“阴怀导心，外附内违”为由，诱杀吴巨。士燮诸兄弟在权衡局势的变化后，决定降吴。“权加燮为左将军，建安末年，燮遣子廞入质，权以武昌为太守，燮壹诸子在南者，皆拜中郎将。燮又诱导益州豪姓雍闿等，率郡人民使遥东附，权益加之，迁卫将军，封龙编侯，弟壹偏将军，都乡侯，燮每遣使诣权，致杂香细葛，辄以千数，明珠、大贝、琉璃、翡翠、瑇毒、犀、象之珍，奇物异果，蕉、祁、龙眼之属，无岁不至。壹时贡马几数百匹”[21]。士燮兄弟管理交趾、合浦两郡，每年贡物路线主要从交趾海运至合浦，转绣江过灵渠以抵建业。

在东晋，除了民间的一般富商大贾之外，官家也进行海处贸易活动。

当时，南海商船东来的目的地为交、广二州。大都是先舶交州，再转广州。广州是岭南的中心城市。事实上南海诸国商人的最后目的地也只有广州，故商船云集，在此常年居住的外国商人

亦为数众多。由于交、广二州为香药宝货贸易的总汇，前来这里贸易的外国商船，各国朝贡的官船，每年有几次甚至十几次。日南漳塞、徐闻、合浦，都是通往南海贸易的海上必经之地。因此这些地方既是重要的贸易港口，又是淡水和生活必需补给的锚泊地。

合浦不仅是通往广州、越灵渠抵达中原的中转港，同时还是以盛产珍珠（南珠）而闻名于世的商港。晋武帝时，交趾刺史陶璜上疏："百姓唯以采珠为业，商贾去来，以珠贸米，而吴时珠禁甚严，虑百姓私散好珠。禁绝去来，……今请上珠三分输二，次者输一，粗者益除"[22]。太康二年（公元281年）晋武帝司马炎下诏：非采上珠之时，听商旅往来如归"[23]。中原和浙、闽沿海的商户，东南亚各国的商旅，纷纷前来合浦进行"南珠"的买卖活动。合浦港的水陆交通由此而繁忙。

魏、晋之后，到了宋、齐时期，南海商舶至者有十余国。至梁代，恢复了汉代固有繁荣。其中自合浦（或经过合浦）由海上航路通过的国家主要的有以下几国：

林邑国。林邑国原来是汉之日南郡象林县，古越裳之界也。与中国壤境相接，距广州最近，故商贾来者亦最多，其国土不仅盛产香、药、犀、象、珠、玑，而且盛产棉花和棉布，对中国有大量输出[24]。

扶南国。位于林邑西南3500余公里处，在晋代，扶南与中国有外交和通商关系。《晋书·四夷传》中记载："其王本是女子，字叶柳。时有外国人混溃者，……载舶入海，……遂随贾人讯海，至扶南外邑，叶柳率众御之，混溃举弓，叶柳惧，遂降之"。其贩运来华的土特产，与林邑国大致相同。"扶南国……出金、银、铜、锡、沉木香、象牙、孔翠、五色鹦鹉"[25]。

顿逊国，距扶南国南界1500余公里，为东西方贸易之枢纽。大秦、波斯等国商贾东来，中国商贾航海西去，多以顿逊为聚散中心，故贸易发达[26]。

盘盘国在宋文帝元嘉、孝武、孝建、大明几朝中都遣使贡献。

贡品主要是沉香、檀香等香药[27]。

以上所引文献，都是记载梁代期间在南海航线中抵合浦、广州以及贡输中原的商贸情形。从中不难看出，这一时期广西的海上交通已在蓬勃兴起。

参考文献

（1）（2）王克荣等：《巫术文化的遗迹》——广西左江岩画剖析，（载《广西博物馆重建三十周年论文选集》。

（3）覃树冠等：《广西古代史》上册 23 页。

（4）《今古图书集成》1398 卷 170 册 59 页。

（5）见《具册》篇。

（6）《兴安县志》卷九《艺文》（乾隆）。

（7）《汉书》卷二十八《地理志》。

（8）殷涤非、罗长铭：《寿县出土的“郡君启金节”》，文物参考资料 1958 年第 4 期。

（9）桂林市志编委会《桂林市概况》。

（10）谢启昆《广西通志·梧州府》。

（11）《廉州府志》卷十八。

（12）（越南）陶维英《越南古代史》第三篇转引。

（13）（越南）陶维英《越南古代史》第二篇第 7 章。

（14）《广西博物馆重建 30 周年论文集》71 页。

（15）《资治通鉴》册二，卷二〇，668 页。

（16）（17）《后汉书·马援列传》。

（18）《后汉书·南蛮西南夷列传》。

（19）《后汉书·马援列传》。

（20）顾裕瑞、李志俭：《北海港史》第 2 页。

（21）《三国志·吴书·士燮传》。

（22）（23）《晋书·陶璜传》。

(24)《梁书》卷五十四，《诸夷·林邑国传》。
(25)《梁书》卷五十四，《诸夷·扶南国传》。
(26)《梁书》卷五十四，《诸夷·海南诸国传》。
(27)《梁书》卷五十四，《诸夷·盘盘国传》。

第二章　隋唐五代航运的新开拓

隋是继承北周而建立起来的王朝。

隋王朝虽只有37年（公元581～618年）。但隋文帝的政治主张多少体现了劳动民众的愿望。隋朝统治者为了加强全国经济联系，巩固统一的中央集团政权，开凿了以洛阳为中心，北起涿都（今北京）东西向，和南到余杭（今浙江杭州）南北向大运河，从而贯穿了陕西、河南、河北、江苏、浙江等省，连结了海河、黄河、淮河、长江、钱塘江五大水系。这条大运河开凿成功后，岭南的物资可越灵渠过长江而达京师，使南北交通连成一片，给全国水运经济带来极为深远的影响。

公元618年初，隋朝灭亡。李渊称帝长安，国号为唐（公元618～907年）。唐代的社会经济达到了前所未有的发达程度。

隋唐时期，政治中心仍在北方，但经济重心已逐步南移。广西航运事业在历代王朝经营的基础上，到了盛唐，以开凿相思埭、天威遥为契机，在内河航运和海运方面又获得进一步发展。

第一节　社会经济的发展和港埠的繁荣

从公元589年，杨坚建立隋朝，直到唐玄宗天宝年间的160多年里，社会经济得到了长期稳步的发展。隋唐社会经济的发展，为广西航运提供了可靠的货源保证，同时，也促使沿江港埠商镇的形成，并使其得到发展。

一　隋唐五代时期广西社会经济的发展

从西汉到隋代的七八百年间，广西人口增至十八万九千九百多户，大约九十五万人左右，为西汉时期的三倍[1]，在经济交往上，晋代铜钱已输入岭南，但铜钱多用来铸造铜鼓，所以商品交换的主要形式多以盐米、布交易，不用钱。当时岭南和外地的商业往来，采用的这种交换形式，有其特殊的社会背景。岭南地区距离中原较远，在中原已经实行的一些规章制度，在岭南的一些地区则不能贯彻执行。因此，各个朝代都根据这些特殊条件，总结前朝经验，修改和制定一些结合当地实际的政策。

唐和汉一样，是中国历史上最兴旺的两个王朝。由于唐朝注意总结前朝有关岭南各项政策，结合广西地区实际，在桂东地区实行划州县、置官吏、征贡赋的制度，进行直接统治，而在西部山区的 50 多个羁縻州县，则按唐初政策，“以其首领为都督，刺史”，“虽贡赋、版笈多不上吏部”[2]，进行间接统治，因而在政治经济上有相对独立性，因此社会发展不平衡状况比较明显。

隋唐政府派到广西的一些官员，置身于这一片遐荒化外之地，对广西在经济上的落后状况是不满意的。他们或注意开化民风，或留心农业生产，或锐意落后习俗的改革。如隋代开皇年间，桂州总督令狐熙，即在各州县建造城邑，开设学校。唐代景龙末年（公元 710 年），王晙任桂州都督时，大兴屯田，修河筑坝，开屯田数千顷，兵耕不了，又募民耕种。这些措施，对广西的开发起到了积极的作用。

隋唐的统一，促进了全国封建经济的繁荣，也为广西的农业发展创造了有利条件。唐初，桂州驻军的粮食供给，要从湖南的衡永两州调运，自唐景龙末年（公元 710 年）桂州都督王晙屯田数千顷后，已不用再从衡永两州调来粮食了。《旧唐书·地理志》载：“桂管戍兵一千人，邕管戍兵一千七百人，容管戍兵一千一百人，衣粮税各皆本营区内自给。”

水稻是广西的主要粮食作物。唐代广西的水稻品种计有：“白、

黄、红香、红莲、獐牙、长枪、珠、霜、罢亚、宝钗、鹅脂、长腰等品种。其中长腰就是广西培育的”[3]。

唐代广西人口已接近百万。如果自唐景龙年间开始，不再从衡、永两州调进粮食，那么表明广西当时已经解决近百万人口的粮食问题，农业生产是有所发展的。

唐代农业的发展，还可以从农业耕作技术的进步，农副产品和经济作物的品种增多，以及粮食产量的增加等方面反映出来。

隋唐时期中原汉族迁入广西的人数不断增加，中原的先进农耕技术进一步推广，垦地面积不断扩大，这是隋唐时期广西农业发展的主要原因。到了唐代，在无虞县（今广西上林县境）一个土官统治的地区，出现了“黎庶甚众。粮粒丰储，纵有十载无收，从人无菜色”[4]的景象。此说虽有夸大其词之嫌，但它说明了一个问题：桂西农业生产条件不如桂东优越，尚且能够向官府提供这样多的粮食，可见其他地区的粮食生产当是更丰足了。

唐后期，广西种茶已相当普遍。种桑养蚕，植棉麻也已成为一些地区的主要家庭副业。

隋唐时代，桂州出产的纻布、都落布、容州出产的蕉葛布、竹子布、富州的斑布，宾州的简布、蕉布，贵州的宁布，郁林州的土贡布，贺州的蕉布、纻布等等，都很精美，其中许多被列为贡品，装船运到长安。

广西的冶金业在隋唐时也十分发达。现存在唐代容州（今广西容县）开元寺的汉式大铜钟，重1750公斤，为广西古代珍贵文物之一。此外，铜制品还有桂林出产的铜镜，贺县、梧州、容县的铜钟，也都负有盛名。

唐代陶瓷工业相当发达，所产瓷器出现了绘画刻花、堆贴等新工艺，同时还生产了釉下彩和唐三彩。广西地区在唐代生产的瓷器，近年来在不少地区均有出土，如平乐出土的黄釉点褐斑贴花瓷壶，钦州出土的莲花纹瓦当，桂平出土的黄釉点彩双耳罐，昭平出土的釉下彩绘凤鸟瓷壶，南宁出土的三彩小盂等等。从这些出土的陶瓷制品可以看出，当时广西地区的陶瓷工艺水平已经接

近中原。在这些瓷器产品中，大多数远销国外。

随着中原冶金技术的不断提高和技术引进，唐代广西地区的采矿业也迅速发展起来。《岭表异录》（《太平御览》卷 811 引）载："五岭内富州（按：今广西昭平县）宾州（按：今广西宾阳县）、澄州（按：今广西上林县）江溪间皆产金，侧近居人以木箕淘金为业，自旦至暮，无有不获一星星者，就中澄州者最为良金"。在唐代，百姓采矿是受到政府保护的。《册府元龟》载："德宗以大历十四年五月即位，七月庚午，诏：邕州所奏金坑，诚润国，语人于利，非朕素怀。方以不贪为宝，惟德系物，邕尚兹难得之货，生其可欲之心耶。其金坑任人开采，官不得占"。《桂海虞衡志》也有载："铜、邕州左右江溪洞所出，掘地数尺即有矿"。当时广西各州县都开采金、银矿。另外，贺县的银矿、临贺、富川、冯乘等县的锡砂，邕州、宜州的丹砂、水银，这些矿产品，有些是地方工业原料，有些是贡品。

盛唐年间，广西合浦为全国四大盐场之一。"盐场，有涟水、湖时，越州（按：合浦）、杭州四场……天下之赋、盐利居半"[5]。

隋唐时期，广西农业和手工业的发展，为航运提供了充足的货源，而航运的发展又必然促进广西经济的发展。

二　港埠与商业圩镇的繁荣

隋唐五代时期，到唐开皇中广西的州县开始陆续建筑城廓，形成市镇，为商业提供了活动场所。

唐代，政府曾下令，来往岭南贸易，"诸道一任商人兴贩，不得禁止往来"[6]。对于海外贸易，政府也宣布："岭南、福建及扬州蕃客，宜委节度观察使，除舶脚收市进奉外，任其来往，自为交通，不得重加率税"[7]。王锷任岭南节度使时，"诸蕃舶至，尽有其税，于是财蓄不赀，日十余艘皆载犀象珠琲，与商贾杂出于境"[8]

商业的发展，促进了港埠的繁荣。在秦汉经营开发的基础上，到了隋唐五代，广西水路交通沿线商镇逐步形成了镇式的港埠，如

桂州、邕州、柳州、容州等，已发展成为店肆林立的城市。如同中原两京一样，唐代广西商业港埠的特征，第一是：市由官设。即所有大小市场，不论是州府或县治，市的设立和废止，都是以朝廷的命令行之，即所有的市埠都是官市，并都是由朝庭设官管理。第二是：新兴的贸市必须设在城内的固定地点，成为城内的一个特殊区域，按照一定的建设规划和格局进行定点。第三是：明确规定市贸交易的时间。因新兴的市埠是城中坊制的一部分，坊皆有墙、有门、定时启闭，市也不能例外。坊市闭门之后和开门之前，如有行人，谓之犯夜，是要受到法律处分的。这些特征说明，唐代广西的商业活动与港埠形制，比秦汉时期前进了一大步。

隋唐时期，广西的商业港埠多分布在江河之滨。桂江沿线的桂州（今广西桂林），隋开皇十年（公元590年），曾在这里设桂州总管府，隋大业三年（公元607年），罢州为始安郡，唐平定肖铣之后，于唐武德四年（公元621年），复改始安郡为桂州，仍设桂州总管府，从此桂州成为唐朝在广西北部的统治中心。其后，唐武德七年（公元624年），改桂州总管府为桂州都督府。开耀元年（公元681年），改置桂州经略使，治所均设在桂州。从而可以清楚地看出桂州的地理位置的重要。为了加强统治，唐初李靖到任后，便在桂州兴建城廓，城池位于漓江西岸，称作“子城”。唐后期，长安至桂州总管府（今广西桂林）之间，商旅不绝。中原、湖广、云贵、雷（州）、琼（崖）、交（州）、广（州）的物产，始安的蕉布、葛布、蚺蛇胆、翡翠等商品，多以桂州为集散之地。贾人云集，商业的进一步繁荣，使人口也日益增加。为了满足港埠的发展，唐大中年间（公元847～860年），在子城西，漓江南岸至现今的桂林市杉湖一带，增建外城，作为居民住宅区。唐僖宗光启年间（公元885～888年），都督陈环在外城之北筑夹城，其周长六七里，是当时桂林的商业区，贸易相当活跃。唐人莫休符在《桂林风土记》中载道：当时的桂林已成为“南北行旅，皆集于此”的繁华港埠。

位于桂江中游的阳朔，距桂林65公里。盛唐时，已成为“土

官胥吏、黎民、商贾夹川而居”的港埠，有“户籍五千，其税缗钱二十万”之多[9]，是附近农副产品交换的中心地之一，也是桂州至苍梧沿线转输的港埠。

西江沿线的苍梧（梧州），在东汉建安二十二年（公元217年），交州的政治中心从苍梧广信迁移到番禺（今广州）之后，苍梧港埠已大不如前，但苍梧作为扼广西内河水运咽喉的地理位置还是十分显要的。

唐开元二年（公元714年），在广州设市舶司[10]。外舶蕃货、香药、奇珍异宝，大多从广州溯西江至梧州，越灵渠或牂牁江转运京师、中原及西南各地；而京师、中原及西南各地的丝绸、陶瓷、漆器等，也主要从上述两条水路汇集梧州直泻广州互市。

容州（今广西容县）位于广西东南部，晋代置县，唐为容州总管经略府治所。北流河横贯其中，是通往合浦出海的必经之古航道。新中国成立后，考古学者在容县一处唐代文化遗址中[11]，发现有外省区出产黄釉褐绿彩瓷壶，黄釉三彩瓷壶、酱釉瓷罐、青釉瓷瓶、黄釉绘花瓣瓷碗、黄釉褐彩兽注瓷壶、青釉贴花瓷瓶、黄釉瓷盒、漆碟、蓝料玻璃杯、宝相花镜、盘发镜、鸾凤瑞兽镜等。这批文物，说明唐代容州的贸易是相当发达的。

合浦在唐代更名为廉州，仍为中国对外贸易主要商港，是“南珠”的产地。咸通年间（公元861～874年），南诏占据交趾，唐高骈三次率军利用南流江、绣江作为交通要道，进驻廉州一带，以收复交趾。南流江上游的屯谷堡附近险滩“马门滩”，滩多峭石，水势湍急，严重妨碍舟船航行。汉伏波将军马援曾在这里疏凿，但未彻底。“唐节度使复凿之”，结果“行舟益利，至今赖之”。当时，各路兵马驻札廉州，商贾往来频繁，粮食供应是一大问题，“州县馈运劳费，润州人陈藩石上书，请诸海舟自福建漕米接济”[12]。南汉年间（公元907～962），廉州沿海一带是市舶要冲，富饶之地。公元962年，南汉后主刘𬬮为了获得大量珍珠，满足统治阶级需要，铁山港至龙门港一带成为采珠重点海域，采珠业一派兴旺，廉州港埠商业贸易一片繁荣。

郁江沿线的邕州（今广西南宁）暨横山（今广西南宁附近），是唐代著名的马市。当时封建王朝在这里收购从云南、贵州赶集来的马匹，同时它又是广西各族人民与云南、贵州、越南等地各族人民进行土特产交换的重要场所。刘恂在《岭表录异》中说："夷人通商于邕州石溪口，至今谓之僚市"。王建《南中》诗中也说道："野市依蛮性，山邨逐水名"，这些都是邕州等地草市商贾的写照。此外，邕州的丹砂和水银还是唐代的贡品。唐代邕州水陆交通发达。陆路，东南部有刘方的钦州、交趾故道；西北部有侯弘仁开辟的牂牁道；沟通了云南、贵州、广西三省的交往，运往中原的马，走的就是这条牂牁道。水路方面，相思埭凿通后，通过桂江、柳江的连接，再进入牂牁道以抵邕州，比从桂江、郁江至邕州可省去大段路程，对行旅经商自然受益，因此，唐代邕州也是繁荣的商埠。

柳州是柳江沿线的一个重要港埠城市。唐凿通相思埭以后，这里的水陆交通更为发达，商贾来往不绝，附近圩市也多以柳州为交易中心，素有"桂中商埠"之称誉。

第二节　人工运河的整治与开凿

一　灵渠的整治与维修

唐代为了保证灵渠的畅通，曾对灵渠进行过两次较大规模的维修。

第一次是在唐宝历初（公元 825 年），给事中李渤出任桂州总管府观察使之时，把原来的拦河大坝改建为人字形大小天平，使水不致任意"旁流"，同时还修理了铧咀和铧堤，以确保天平能按需要三七分水。在斗门修理方面，采用叠石造堤分南北二水，每水都安置石斗门，以利专人节制开闭。此外，在南北二渠上分别建立了南陡和北陡，并设置南、北斗门（船闸），恢复船舶通行无阻。但由于修理时大多用杂束条为堰，以散木间隔作为斗门，所

用材料质量差，因此，这次修整后使用未能经久。没过多少年，灵渠又复湮圮，南北过往船舶受阻的情况仍没有根本解决[13]。

第二次是在唐咸通九年（公元868年）。桂州刺使鱼孟威面临“蛮寇犹梗，王师未罢，或宣谕旁午，晦暝不辍，或屯戍交还，星火为期”的局面，军运繁忙，因而对灵渠又一次进行整治。鱼孟威吸取李渤修渠的教训，特别注意施工质量，“其铧堤悉用巨石堆积，延至四十里，切禁其杂束条也。其斗门悉用坚木排竖，增至十八重，切禁其间散材也”。“浚决碛砾，控引汪洋”，结果，“防阨既定，渠遂汹涌，虽百斛大舸，一夫可涉”。这次对灵渠整治，用材及技术方面均比李渤整修时大为进步[14]。

二　相思埭运河的开凿

相思埭，又名临桂运河，俗称桂柳运河，位于广西临桂县境，良丰至大湾之间。唐长寿元年（公元692年）开凿，全长16公里，控制集雨面积59．8平方公里。良丰与大湾之间有一分水塘，以东称东陡，水向东流，入良丰江；以西称西陡，水向西流，入相思江。在分水塘筑建相思埭，首建节制闸门于北源入口处，以控制北源入口水量之需要，接着辟通清水塘航槽，于清水塘东西边缘建东闸门和西闸门，以控制清水塘水源之流向。在西闸门外处，扩建疏浚原皇河河道，直至江岸相思江衔接，次辟自后门头横斜至良丰河之莫家低洼潮湿地区9公里。由于皇河是相思江的支流，为分水建筑物控制分刈东西流之后，永不相会，故名“相思埭”。

相思埭运河所经地区，多为裸露的石灰岩地貌，开凿工程困难，“其间石梁滐洄曲折之势，较灵渠特甚，故费资人力亦倍之”[15]。在当时科学技术尚不发达情况下，将运河凿通，充分显示了中国古代劳动人民的创造力。

有关相思埭工程的记载，最早见于《新唐书·地理志》：“桂州临桂县”，“有相思埭，长寿元年筑，分相思水使东西流”。长寿元年（公元692年），正处于唐武则天兴盛年代，桂州总管府在五个总管府中是最接近中原的地区。朝廷开发边疆，发展经济，当

首先考虑发展交通。唐辟相思埭运河，主要是为了发展水运，沟通桂江与柳江，使两江的水运距离缩短，它的重要作用有四：（一）缩短从桂林顺流至梧州再溯江上柳江的航程509公里；（二）便利军旅“粮食戈甲”运输；（三）沟通云、贵航线，使黔东南之土特产水运经融江、柳江过相思埭，越灵渠到达中原，这样既利惠贾通商，又利经济文化交流；（四）平衡河水，调节流量。当良丰河水涨时，江水通过相思埭泄入相思江，而相思江水涨时，可缘相思埭泄入良丰河，同时灌溉两岸农田，作到了水资源的综合利用，兼顾了航运与水利两方便的效益。

三　天威遥的凿通

潭蓬运河，俗称天威遥，位于防城县江山半岛横嵩和潭蓬两村之间，长4公里。汉代曾开，但未能凿通，唐代重新开凿，将这一运河工程完成。

自防城港至江山半岛终端距离41公里，而江山半岛实距防城港只有20公里。在海岸线不远处有个葫芦颈，它的东西两面在潮水到达时海面宽不足1公里，在葫芦颈中间横亘——山坳——仙人坳，长仅200余米。汉代将军马援率兵南下入安南时，意欲在此开凿运河，这样可使防城港至珍珠港的航程缩短40多公里，同时可免去沿海风浪大、礁石多的海事危险。但由于仙人坳海底坚石较多，开挖工程巨大，马援被迫中止。至唐代高骈将天威遥凿通，使之成为安南交通捷径。

据《岭外代答》载：“钦之士人曾果得唐人天威遥碑，文义骈俪，诚唐文也。碑旨言，安南静海军，地皆滨海，海有三险，巨石屹立，鲸波触之，昼夜震汹，漕运之舟，涉深海以避之。少为风引，遵岸而行，必瓦碎于三险之下。而陆有川遥，顽石梗断焉（即仙人坳）。伏波将军尝加功力，迄不克就。厥后守臣，屡欲开凿，以便漕运，锥镢一下，火光煜然。高骈节度安南，斋戒祷祀，将施工焉。一夜，大雨震电子石者累日，人自分沦没矣。既霁，则顽石破碎，水深丈余。旁有一石犹存，未可通舟。骈又虔祷，俄

复大雨震电，悉碎余石，遂成巨川。自是舟运无艰，名之曰天威遥”。

《旧唐书·高骈传》中载：秦州刺史李琢为安南都护，贪于货贿，虐赋夷獠，人多想叛，遂结蛮军合势攻安南，陷之。自是累年丞命将师，未能收复。至唐懿宗咸通五年（按：公元 864 年）移骈（骁卫将军）为安南都护，至则匡合五管之兵，期年之内，招怀溪洞，诛其首恶，一战而蛮兵遁去，收复交州郡县，又以广州馈运艰涩，骈视其水路自交至广，多有巨石梗途，乃招募工徒使法去之，由是舟楫无滞，安南储备不乏，至今赖之”。

天威遥开辟后，防城港至珍珠港，往来船舶，不再绕过江山半岛而直驶越南，航程缩短 40 多公里，而且避开了江山半岛南端白发尾之风浪搏击，保证了航行安全。天威遥在唐末起过重要作用。北宋时，安南独立，与宋交恶，这条运河自此被废弃。

第三节　水运网络日趋完善

水路运输具有运距长、载量大且运费低的优越性。隋唐两王朝都充分认识到这个问题的重要性，因而对水运事业十分重视，并使其有所发展。

隋唐时期，以桂州总管府治（今广西桂林）为中心，纵向沟通了长江流域之湘江水系、珠江流域之西江水系和沿海水系，连结了几条干流向四方辐射，航运网遍布广西全境，并连接了通往国外的海道。

西江水系的干流为南盘江、红水河、黔江、浔江及西江一小段，水流大致是自西向东横贯广西中部。处于南部的支流为驮娘江、右江、左江、郁江、大致仍为自西向东流至桂平与黔江汇合止。处在西北部的支流为榕江、融江、柳江、水流自北向南，至石龙三江口与红水河汇合止。其他小支流为向南、向北流，或向东、向西流，注入大支流总汇梧州，经广东三水至磨刀门注入南海。广西、云南、贵州主要土特产多沿这条水系输往广州集散或

出口。但大部分物资多沿绣江经廉州（合浦）出国。广代、广西境内 36 州的土特产、贡品如玳瑁、鳖皮、翠毛、甲香、桂心、高良羌、蚺蛇胆、零陵香、葛布、苎布、斑布、藤器、麂皮靴、簟、珠、碏、石斛、金、银、水银、丹砂、铜、锡等[16]，也多利用西江水系之便利，经灵渠、相思埭越湘水过长江鄂州（古武昌，今湖北省境内）进入中原以抵长安。交广（即今广西）及蜀、云、贵的贡品和物资沿侯弘仁开辟的牂牁道，经綦江、桐梓、余庆、福泉、榕江、都柳江、柳州等地，转输京师或中原，所走的水路也是西江水系。从中原输入岭南的丝绸、陶瓷、漆器等，除唐开元十七年（公元 729 年）开辟的大庾岭新路可进入广东北江外，大都沿西江水系转输各地。

湘江水系的湘水流经广西东北部的资源、兴安、灌阳、全州 4 个县的地域，是湘桂走廊的重要孔道。湘水腹地一直延伸至桂江一带。从中原进入岭南的水路航线，以湘水越灵渠、桂江为主要路线。除此之外，还有几条水陆联运交通线：中原经都庞岭、龙虎关至桂州线。即由今湖南经陵零、潇水、道县、江永、过都庞岭、龙虎关进入恭城的茶江（恭城河），下平乐，与桂江汇合，上可通桂州，下可达梧州、广州。茶江为古来兵家必争之地，桂江各地土特产多沿此线，周木船运至湖南桃川集散。另一条水路交通线，是由湖南道县潇水、江华、经萌渚岭、桂岭至贺州的贺江、经贺江航运至广东封开县，或溯西江上梧州转输各地，或直达广州。

公元 7 世纪，桂林就和印度、日本佛教界有友好往来，最早的纪录，是佛教的传入和僧侣的互访。桂林西山的西庆林寺，曾是唐初桂林活佛的活动中心。唐调露元年（公元 679 年），西山岩洞的石窟造像，证明桂林是印度佛教从水路传入中国的必经之地。唐天宝九年（公元 750 年）鉴真和尚第五次东渡受阻于海南后来到桂林，在开元寺（今桂林舍利塔址，寺早废）住了一年，积极作第五次赴日本的准备[17]。鉴真和尚所走的路线就是从湘江水系经西江至广州转出的。

沿海水系即处于广西南部沿海郁林、陆川、博白、邕宁、浦北、灵山、合浦（廉州）、钦州等县（市）境内迳流。主要河流有南流江、那彭江、钦江、茅岭江、防城洒、北仑河等97条，各自独立注入北部湾。沿海水系的水运货源，较大宗的有来自海舶的香药、珠宝及海南各国贡品；经济腹地食盐、大米和土特产；中原、西南各地经绣江至廉州、或邕州八尺江水陆至钦州的陶瓷、漆器、丝绸和山货。唐政府对一些获罪被贬到安南的人，如唐初诗人沈佺期和杜审言，于中宗神龙元年（公元705年）分别被流放安南驩州（今越南河靖省）和安南峰州（今越南山西、永安省境），他们所走的路线均是从京都到广州、沿西江至梧州再越绣江至廉州出海抵安南。唐懿宗年间（公元860～866年），南诏入寇安南及邕州（今广西南宁市）。咸通五年（公元864年），唐王朝派骁卫将军高骈前往安南征讨，所走的也是这条路线。

第四节　海运的继续发展

隋唐广西海运继续发展。到了唐代，广西与南海诸岛国的海上贸易进入一个新的时期。这一时期的特点是，海上商业已逐渐发展成为经常性的大宗贩运，唐王朝为此特设市舶使一官，专门管理海上贸易之事。广西海运也由此获得进一步发展。

《新唐书·地理志》中叙述唐与外国交通最重要的路线有七条，其中五条是陆路，两条是海路。五条陆路中之一条，是自交州通天竺路，正好横贯广西中部和西南部。《资治通鉴·唐纪十一》胡三省注曰："东谢蛮西接牂牁蛮，南接西赵蛮，牂牁之别帅罗殿，今广西买马路，自桂州至邕州横山寨二十余程，自横山至杞国二十二程，又至罗殿十程，此即侯弘仁所通者也"。由侯弘仁创始，把中国内地和交趾长期以来的传统交通线改变了。过去的主要路线是从长江过灵渠入桂江，经绣江跨南流江从合浦出海至趾。自唐以后，改由桂州、邕州的陆路，然后溯左江出，或从镇南关（今友谊关）至交趾，使广西地区整个水陆运输态势为之一

新，这对广西的经济发展无疑提供了极为重要的前提条件。至于海运方面，主要航线有四条：（一）从杨州出发至朝鲜、日本；（二）自广州通海夷道。所谓海夷道，就是从广州出航、经越南、马来半岛、苏门答腊等地至印度、锡兰、再西至阿拉伯（大食国）。海夷道是商业上重要之海运线，也是中西文化交流之路线；（三）是广州、钦州（今广西钦州市）至交趾的航路；（四）是合浦直达交趾。合浦之乾体冠头岭一带（又称海门，即今广西北海），浮海而南，则可到占城（今越南归仁）诸番。

《海关通志》中载："唐时……通商港以扬州、广州、交州、合浦为主。凡外船至唐者，必报知市舶使，分市舶、商舶搭载之货物而课税，名曰舶脚，几分博买"。

隋朝统一中国后，社会逐渐安定，经济也恢复繁荣。西方和东南亚的扶南、赤土、真腊、婆利等国纷纷遣使到中国贡献方物，以朝贡为主要形式，经交趾、合浦、广州与隋朝进行贸易。由于合浦"扼塞海北，远镇交南"；因而成为隋在南海的对外贸易基地之一。大业元年（公元605年），林邑侵占"汉口南郡象林县"[18]，隋炀帝派遣"驩州道行军总管刘方，及钦州刺史宁长真，伐林邑入其国而还。……言林邑多奇宝者，帝乃授方驩州道行军总管。……林邑大败，俘获万计，方引兵追之过马援铜柱，……至其国都"[19]。林邑王被迫降隋，遣使谢罪，于是朝贡不绝。

大业三年（公元607年），隋炀帝"遣使通赤土、吉打、婆罗刹、他若、投和、边斗之属，贡于隋者颇多，大抵皆南海中小国，其贡金宝檀香等物，亦有献佛牙舍利者"[20]。因而南海各中、小国抵达合浦进行贸易或转输的船舶日益增多。

那些从海路来中国进行互市的使者和海商，大多是以朝贡为名进行海上贸易活动的，他们到达中国大陆的第一站多在合浦港，从而给北部湾一带港埠带来繁荣与发展。

唐代，广西北部湾沿海的廉州、钦州仍然是东南亚各国前来朝贡贸易的港埠，中原、西南各省进行海处贸易，南来北往，廉州、钦州也是必经之港口。韩愈《送郑尚书序》中写道："其海外

杂国，若耽浮罗流求毛人夷亶之州，林邑、扶南、真腊、干陀利之属，东南际天地以万数，或时候风潮朝贡，蛮胡贾人舶交海中”。交海，即今北部湾。说明当时来华的东南亚各国使者和商人，无论是进行朝贡式的官方贸易，还是进行民间经贸，大多经过北部湾，反映唐中期廉州，钦州一带的港埠海上运输是比较频繁的。“贞观、开元之盛，贡朝者多”[21]，廉州，钦州出现了“舟船继路，商使交属”的繁忙局面，这是很自然的了。

唐咸通三年（公元862年）五月，南诏攻陷安南（今越南）、逼近邕州（今广西南宁），形势紧张。唐朝征调各路大军，赴岭南救援。大军集结在容州，苍梧等地，军粮供应不上。唐懿宗急诏由湖南、江西二道水运军粮。但国军粮数量大，时间紧迫，灵渠、桂江的水运能力有限、急需另寻道路。这时有人上书献策，主张由福州海运粮食到广州，这样大船一只，可运千石，得船数十艘，便可运三五万石，所需时间不到一月[22]，然后再由广州驶至苍梧，转浔江、郁江抵邕州。唐懿宗接受了这一建议，经海河联运粮食至广西获成功，从而为战争的胜利奠定了物质基础。

隋唐广西地区的海运发展，同时带动了内河航运的发展，是由于以下几个社会条件促成的。

（一）地理环境优越。廉州、钦州均处中国西南边陲，与马来西亚半岛陆地相邻，可依岸航行，西转可直至印度等国，并可继续向西挺进。

（二）航线经济合理。廉州处于珠江口上游、长江越灵渠至南流江出海处，从云、贵沿牂牁江直至海门的三角点，地理位置适中。中原货物，如以长江的沙市集散地为起点，过洞庭转入湘江、经灵渠、桂江、浔江溯绣江转玉林（陆运40公里），至南流江经合浦扬帆出海，全程2097公里；如自沙市往上海、嘉兴、宁波、温州转南海至合浦全程3980公里。这样不仅需多航行1887公里，同时还要冒东海、南海风浪搏击的危险。如从桂江经梧州下番禺再至合浦，全程3414公里，也要多航行1317公里。从夜郎至合浦经融江、柳江、黔江至绣江、南流江的全程为1170公里，比经

梧州、广州至合浦全程1805公里缩短了635公里。从南诏（今云南）东南隅，经右江、郁江至合浦全程593公里，比经西江、广州转合浦的全程（2056公里）可缩短1463公里。

（三）民俗习惯相近。合浦郡与环王国（今越南）、真腊（今柬埔寨）、罗越（马来半岛），佛逝（今苏门答腊）等国接壤，彼此语言、生活、习俗等都比较了解，且民间贸易自秦汉以来就有往来。

（四）自然条件大致相同，一年之中均有定时顺风、顺水的规律。合浦至东南亚各地海流，31天到藩郎，60天到暹逻湾口之富国岛，90天抵达新加坡，120天到加里曼丹，140天至槟榔屿。

（五）廉州扼江河之交，自秦汉置合浦郡（县）以后，便成为两广通往交趾的咽喉和军事上的要地，所以廉州又以成为军需之重要基地[23]。

参 考 文 献

(1) 黄体荣:《广西历史地理》186页。

(2)《新唐书》卷四十三下,《地理志》。

(3) 戈德华、李炳东:《广西农业经济史稿》,162页,广西民族出版社,1985年12月版。

(4) 韦敬辨:《六合坚固大宝颂》。

(5)《新唐书》卷五十四,1378页。

(6)(7)(8) 覃树冠:《广西古代史》上册102页。

(9)《古今图书集成》卷1404。

(10)《唐会要》卷六十二,御史台下,谏诤。

(11) 黄增庆:《容县发现唐代文物》,《文物博物馆工作通讯》1978年6月。

(12)《合浦县志》(民国版),卷5《事记》。

(13)(14)《粤西文载》卷十八,(唐)鱼孟成《灵渠记》。

(15) (清)黄泌:《临桂县志》卷十二,《临桂陡河碑记》。
(16) 戈德华、李炳东:《广西农业经济史稿》286 页。
(17) 桂林市志编纂委员会:《桂林市概况》21 页。
(18)《隋书》卷八十二。
(19)《合浦县志》(民国版)卷五,《事记》。
(20)《广东通志》(雍正)卷五十八,2—3 页。
(21)《旧唐书》卷九十七。
(22)《唐会要》卷八十七,高言弘《广西水利史》。
(23)《古代中国与交趾的交通》。

第三章　宋元时期航运的兴盛

公元960年，赵匡胤“陈桥兵变，黄袍加身”，夺取后周政权，定都开封，建立北宋王朝。靖康二年（公元1127年），金国灭北宋，宋高宗迁都杭州，史称南宋。南宋辖区比北宋大为缩小，只有东南半壁河山，“朝廷所仰，唯二浙、闽、广、江西”。由于政权南迁，北方人口再次向南方大规模迁徙。据谢启昆所修《广西通志》载：北宋元丰三年（公元1080年），广南西路主客户为242109户，632587口。到南宋嘉定十六年（公元1223年），增至528220户，1321270口。人口的增加，为广西社会经济的发展，提供了丰富的商品粮和劳动力以及销售市场。广西成为南宋经济发达的地区之一。广西航运事业由此成为继秦汉之后又一个新的发展高潮。

元朝是中国航运史上具有划时代的朝代。元代实行以海运为主，海河并举的方针，使宋以来的广西内河和沿海航运事业继续获得发展。

第一节　沿江港埠的进一步繁荣

宋代在港埠的形制上基本上与唐代相同，但也有一些变化。最明显的一点是城市的面貌和商业的经营方式已不同于唐代。唐代的城市港埠保持自古以来的坊市制度，市场设在固定地点，官府干预比较多。宋代则完全消除了市场的地域限制和时间限制，不但许多冲要繁华的大街中有“屋子雄壮，门面广阔”的大商店，经常进行着大宗买卖，而且到处都有晓市，夜市、酒楼、饭馆、货摊、小贩，以及形形色色的商贩。与唐代比较，另一个变化是许

多旧有的城镇港埠在宋代都变成了包括拥有码头、港口等多种功能的商品集散地。

一　以邕州为中心的博易场

到了宋代，特别是南宋，朝廷经济重点已经南移，镇市的设置目的性更强，规模更大。政府在雅州（今四川雅安），宜州（今广西宜山），邕州（今广西南宁）等地设置“博易场”[1]，并以邕州为中心，西接云南，西南连交趾，同时在邕州辖区增设三个“博易场”，作为开展岭南北与西南各省人民互市的补充。其一是横山博易场（今广西田东县）。它主要是设立马市。南宋时，已无法获得北方良马，只好在广西设市买马。马匹大都来自大理（今云南境）各地，经贵州过北盘江，进入广西凌云县到达横山。朝廷派官员到横山负责采购，每年约买进 3000 匹左右。这个博易场，同时也是云南、贵州和广西民间进行贸易的重要市镇。云、贵两地参与交易的货物有：“麝香、胡羊、长鸣鸡、披毡、云南刀及诸药物”。广西提供的货物有：“锦、缯、豹皮、文书及诸奇巧之物”[2]。由于买马，宋王朝每年运来大量的黄金、白银、纸币、食盐和其他商品投入市场，因此横山寨在南宋时，是广西境内相当繁荣的商业中心，也是水陆联运的一个重要港埠（旧称平马）。其二是永平博易场（今广西宁明县明江镇）。这是广西和交趾进行通商贸易的国际市场。这里水运交通发达，交趾人以“名香、犀象、金、银、钱与吾商易绫、锦、罗、布而去”[3]。其三是钦州博易场（今广西钦州市城外江东地）。这个博易场以北部湾为依托，也带有国际贸易性质。到这里来博易的，除交趾外，外舶商人也有不少涉足。现在的钦州、合浦自古以来是交趾人民获得生活资料的重要来源地之一，民间舟楫互相往来不绝，彼此多以鱼蚌、米、布互市。至于富商巨贾在博易场的经营，多是“金、银、铜钱、沉香、光香、熟香、生香、真珠、象齿，犀角”。“自蜀贩锦至钦，自钦易香至蜀，岁一往返，每博易，动辄数千缗”[4]。

二　以梧州为中心的东部集散地

宋代国内外的商业贸易，比起唐代大大前进一步。唐在广州设市舶使，到了宋代则改为市舶司，其管理机构得到进一步加强。宋代梧州港成为广西条条江河在东部的集散地。或经西江直抵广东各地，或溯桂江越灵渠北上中原。

在梧州交易和集散的大宗的货物有铜、铁、锡、盐、米、纺织品、陶器、漆器，各种土特产和齿革、羽毛、香药等舶来品。据宋朝人李心传所著《建元以来朝野杂记》载：广西地区的归化州，左江地区的右甄峒等地，是宋代铜的重要产地之一，其绝大部分通过水路在梧州转运中原和广东。宋代广西诸盐场额定产盐231689石[5]。据《岭外代答》载：盐贩从滨海盐场将盐用舟运到廉州石康仓，然后再运到郁林郡（今广西玉林市），“而后可以舟运，……散于诸州”。每年用船经过梧州转输的盐斤大约是：“昭（按：今广西昭平县）三千九百（箩），贺（按：今广西贺县）五千（箩），梧（按：今广西梧州市）二千（箩）”[6]。由于宋代广南西路盐场多在今广东沿海各地，其所产盐斤大多用海船集运至广州，然后用内河船经西江转运到梧州集散各地。南宋淳熙九年（公元1182年）奉议郎胡廷直奉使岭南，详议盐法，将官卖恢复为商卖。一年之中，商卖盐斤的数量，广东达9万箩，广西可达6万箩。不算广东转输广西部分，以广西年6万箩计算，每箩100斤，则共计3000吨。在当时的运输条件说，这个运输量是相当可观的。宋代广西沿海一带，气候温和，雨量充沛，宜于水稻生长，一年之内，“几乎无月不种，无月不收”[7]。南宋初叶，广西粮食除“由家自给之外，余粮悉祟去，……舳舻衔尾，运之番禺，以图市利，名曰谷贱”[8]。这些大米，也是以梧州为集散地，转运到广东各地去的。

有宋一代，梧州不但商业、水运交通发达，而且手工业也在勃兴，是桂东南工、商、水运三位一体的重镇。北宋熙宁四年（公元1071年），宋廷在梧州设立元丰钱监，为全国六大钱监之一，

每年铸钱 19 万缗（每缗 100 枚），占当时全国铸钱总量的 12.2%。北宋崇宁三年（公元 1104 年）又因“二广产铁，令鼓铸小铁钱，止行于两路（按：指广南东路、广南西路），并在浔州（按：今广西桂平县，距梧州上游 190 公里）”[9]。蔡京又令贺州（今广西贺县，梧州上游）铸夹锡钱[10]。这些钱币除在梧州流通外，大部经梧州从水运输往中原和广东发行。“梧州生铁，在镕则如流水，然以之铸器，则薄几类纸，无穿破，凡器皆轻且耐久，诸郡铁工锻铜得拾铁杂淋之则为至刚，信天下之美材也”[11]。不难看出，梧州的刀具在南宋是享有盛誉的商品。由于钱币流通，梧州港市商业一派繁荣。

三　以桂林为中心的桂东北港埠

桂林由于水陆交通便利，到两宋时，不仅是广西地区政治的中心，而且在经济上也是一个重要的港埠。两广食盐行销湖南要经过桂林，广西稻谷北运临安（南宋首都，今浙江杭州），桂林是最后一站集散地。公元 1130 年，钟相、杨么率洞庭湖畔农民举刀起义，江淮食盐不通湖湘，广西食盐大部集中桂林转输湖南，一年运量多达 8 万箩。除官盐外、商盐运输也相当兴盛，“万舸千艘满运河，人人尽道报公卤”。说明广西各地充斥各号盐商：桂林漓江西岸有一条古老的小街，虽然街道狭窄，但颇有点名气，因这条街居民 80%经营盐业，故名“盐街”。“广南商贩到，盐厂雪盈盈”[12]，反映出宋代广西水路盐运是兴旺发达的。桂林港埠除盐运外，其它货物的集散量也相当大。桂林制造的各种铜器很著名，其中有些是贡品。还有桂林各地出产的白色和黑色的滑石，用途很广，除作药用和织布滑梭剂外，尚可作建筑粉刷墙壁材料，“以石灰污壁，未及干时，以滑石粉拂抹之，光莹如玉”[13]。这些产品大都销往中原各地。唐凿相思埭后，云、贵的土特产有不少过往桂林越灵渠转输中原各地。由于桂林的地理位置具有特殊意义，故被誉为“西南会府”。到了宋代，桂林已发展成为繁荣昌盛的都市。

第二节 水陆联运与灵渠整治

一 繁忙的水陆联运

北宋定都汴梁（开封）与南宋建都临安（杭州），政治中心东移，反映出南方经济在封建王朝的统治中具有举足轻重的地位。南宋时期，两淮、荆湖和两广地区的农业生产发展水平大大超过北宋时期。北宋广西手工业的发展，同农业的发展比较也不逊色。灵渠畅通，水路运输四通八达，漕运、盐运和商运较前代有很大发展。

由于广西盆地影响，西北高、东南低，河流多从西北流向东南，形成以梧州为出口的树枝状水网系统。广西的古水道在唐以前，从灵渠下桂江横贯西江中部，经南流江到达北部湾，中间北流河要进行分段运输；西部地区的左、右二江，西北部的牂牁江与交趾往还，大部也要分段运输。此外，桂北的湘江、资水流经洞庭湖进入长江，亦要进行部分分段运输。到了宋元时期，广西地区的水运路线结构发生较大变化，主要特征是普遍开辟水陆联运，以延长运输路线，扩大运输社会效益。因而唐以前近千年来广西水路的“分段运输”，至宋元是一个大的转折。

两宋时期主要水陆联运线有如下几条：

（一）由桂江跨灵渠入湘江、洞庭湖、长江、大运河到达关中。这是古水道南北干道的最佳航线。倘从赣江南向，到达南海之滨，虽为南通广州一条干线，但绝非商旅的最佳捷径。史称：“赣石水急，出船甚难”[14]；又称：“南康、赣石，旧有二十滩，滩多巨石，行旅者以为难”[15]。“旧水道唯沔、汉达江陵，千数百里，北无通路。又巴丘湖、沅、湘之会，表里山川，实为险固，荆、蛮之所恃也。预乃开扬口，起夏水，达巴陵，千余里，内泻长江之险，外通零桂之漕。南土歌之曰：后世无叛由杜翁，熟识智名与勇功”[16]。说明自汉以来，至宋元时即已巩固的这条水运干道，经过千余年的

长期实践，是一条最优选的行旅航线。

（二）由桂江、灵渠注湘江，转入渌水、袁水、赣江、信江、衢江、桐江、富川江到达杭州。宋代诗人范成大（公元1126～1193年）知任静江府（今广西桂林），自平江出发，赴桂林任职走的正是这条航线。

（三）由贺县、富川、恭城等地沿陆路进入湖南江华、宁远、桂阳、溯江西赣江上游之赣州，转赣江水运抵杭州。“广南金银香药犀象百货，陆运至虔州，而后水运”[17]。虔州即今之江西赣州，这里指的广南包括广东在内。

（四）由灵渠、桂江转入绣江经南流江至合浦出海。这也是一条古水道。唐于广州设市舶使及相思埭开辟后，运输量虽有影响，但至两宋，出于经济航线的考虑，运输又开始复苏。

（五）由柳江经融江、三江入贵州都柳江沟通黔东南各线。宋人周去非在其所著《广西水经》中记载：“融江之水，牂牁江是也，其源自西南夷中来，武帝发郎下牂牁即出此也”。这条古水道自秦汉以来，一直是大西南贯通东南亚的主要干道。

（六）六盘江、北盘江与贵州安顺等地的联运航线。

（七）由右江溯驮娘江进入云、贵境之富宁等地的联运航线。

（八）由钦江至邕宁那陈转入八尺江至郁江的西盐水陆漕运线。

（九）由钦江、沙坪、平塘江至郁江的西盐水陆漕运线。

（十）由廉州白石、石康、郁林经南流江、绣江至梧州的西盐水陆漕运线。

（十一）由广东鉴江、旺罗、信宜经广西杨梅，转入杨梅河、绣江至梧州的东盐水陆漕运线。

（十二）以梧州顺西江进入广东浈水，经南雄、信丰、桃江至赣州是秦以来又一古水道，军事物资和贡品多沿此线。

（十三）由梧州、浔江、绣江、北流河，郁林、南流江至合浦出海之海河联运古水道，自秦汉起开发，至两宋千年不衰。

以上十三条水陆联运线，一网连结广西各条江河，把广西航

运推向自秦汉以来又一个运输的新高潮。

两宋时期，广西食盐运输比重很大，关系千家万户。广西廉州白石、石康盛产海盐，自古以来，漕盐历史悠久，到两宋，更有进一步发展。

宋代对盐实行专卖，同时实行“抑巨商”[18]的政策。官方自行出卖盐者称“榷卖”，或“官鬻”；准许私人贩卖盐者称“通商”。北宋熙宁中叶（公元1073年），置梧州商务，兴废靡常。到了北宋崇宁初（公元1104年），蔡京变更盐法，允许商人用钱买“盐钞”，再到产地提取食盐，运至指定的地区贩卖。自是广西、广东漕盐互市。南宋绍兴八年（公元1138年）“诏二广盐通过客钞，专置提举一员于广州，尽领两路盐事。又以西路运阔，又令广西提刑，兼领西路盐事”[19]。

宋广西漕盐主线，自盐场“以舟运于廉州石康仓，客贩西盐者，自廉州陆运至玉林，而后可以舟运。……自改行官卖，乃置十万仓于玉林州。官以牛车自廉州石康仓运盐贮之。庶一水可散于诸州。凡请盐之州，日静江府（按：桂林）、融、宜、邕、宾、横、柳、象、贵、玉林、昭、贺、梧、藤、浔、容州，各以岁额来请。静江岁额八千箩，融二千七百箩，宜四千三百九十，邕七千五百，宾二千五百，柳三千五百有奇，玉林三千，昭三千九，贺五千，梧二千，藤二千五百，浔三千，容三千，凡五万八千二百有奇”[20]。这些官盐，大都利用水路转输。

南宋初，长江流域战乱频繁，广西偏处一隅、比较安定，农业生产有所发展。作为稻米的主要产地，南宋朝廷多次下诏将广西粮食调往湖南等地。南宋绍兴六年（1136年）三月，广西除将上供朝廷的米粮转拨湖南外，还要另外提供大米5万石给湖南作赈济之用[21]。据史籍记载，每当粮食收获时，运粮船舶沿桂江、浔江、郁江鱼贯而下，商人们将广西粮食运往广东等地出售，获取厚利。

除了食盐和粮食的运输外，要算矿产品，陶瓷、纺织品等为较大宗的货源了。宋代广西盛产金、银、铜、铁、锡、水银、丹

砂等。这些矿产品，大多运销中原，或为商品，或为贡品。宋代广西锡矿在国内占有重要地位，全国锡产量共二万零四百多斤，其中广西新产一万二千六百多斤，即占全国产量的62.5%[22]。在纺织品方面，广西麻织品在全国享有声誉。广西的柳布、象布是商人贸易四方的畅销品。“广西触处富有苎麻，触处善织布。柳布、象布，商人贾迁而闻名四者也”[23]邕州（今广西南宁）、左右江所出白緂纺织品，以佳丽厚重著名。“白质方纹，广幅大缕，似中都之线缪罗，而佳丽厚重，诚南方之上服也[24]。还有练子布和瑶族人用蜡染法制的斑花布在工艺技法上都有很高的水平。广西除盛产麻布外，还盛产水细、蕉布、竹子布等历代传统产品。南宋绍兴元年（公元1131年），广西税收所得的布已达77万匹。这些产品主要通过水运远销各地。

二　宋元时期对灵渠的整治

两宋时期，广西社会经济迅速发展。为了漕运和军运的畅达，继汉唐之后，朝廷对广西地区的一些阻塞河道如南流江也进行了疏浚。特别是对灵渠的整治，朝廷甚为重视。据不完全统计，有宋一代对灵渠的整治一共进行了七次。秦汉及唐对灵渠的整治与疏浚，主要是为了军运和漕运，极少提到用于农业灌溉。从宋代起，则兼顾了通航和灌溉两方面的作用。北宋李师中提出“既导既辟”的方针，无疑对灵渠使用是一个明显的转折点。再从工程技术看，宋代治水采用“燎石以攻”的方法，在历史上也具有重大意义。

北宋时期，广西对灵渠进行了四次较大规模的整治：第一次是在大平兴国初年（公元977年）由转运使边珝所主持[25]；另一次是在庆历五年（公元1045年）由衙前秦晟所主持[26]；再次是皇祐年间（公元1049年），由桂林司户参军李忠辅所主持[27]，结果“灌田甚多”；第四次是嘉祐四年（公元1060年）由广南西路总狱兼领河渠事李师中所主持。李师中采用“既导既辟”的方针，一方面注意修复过去的“陡门三十六，舟楫以通”，另一方面，他总

结过去“石底浅狭”有碍舟行的存在问题，用“燎石以攻”的方法，把渠底的礁石围堰，堆上木柴加以焚烧，然后浇以冷水，使礁石受到急热急冷而发生爆裂，再进行人工凿平，把渠道加深加宽[28]。《宋史·陶弼传》中载：“陶弼……摄兴安令，移书说桂守萧固，浚灵渠以通槽，不听。至李师中卒浚之。师征安南，馈饷于是乎出，大为民利”。灵渠整治的作用可以想见，到了南宋，朝廷对灵渠共整修过三次；绍兴二十九年（公元1159年）由广南西路转运司主持整治，目的是“俾通漕运”[29]。乾道六年至八年间（公元1170～1172年），由静江府李浩主持“旧有灵渠，通漕运及灌溉，岁久不治，命疏而通之，民赖其利”[30]；绍熙五年（公元1194年），经略使朱晞颜，提刑张釜等，主持了一次有宋一代规模最大的灵渠修缮，“起于十二月之庚申，迄于是月之甲申，凡用缗钱三百万，工五万有奇”[31]。

元代灵渠的修整，史载有三次。至元十年至十八年（公元1276～1281年），阿里海牙进军桂林时为第一次。据《国朝名臣事略·丞相楚国武完公传》记载：“移师靖（静）江，破严关，败马都统临（灵）川，陈、张两总管小榕江，……乃闸全之湘水三十六所，以通递舟”。这里所指的“三十六所”，就是灵渠的三十六陡，“以通递舟”，显然是为了军运。另一次是在至正六年（公元1346年）广西廉访使阿里不花倡修，但工程内容没有详细传下来[32]；第三次，也是耗资较多，规模较大的一次，是在至正十五年（公元1355年），由岭南西道肃政廉访副史乜兜吉尼主持倡修灵渠。由于至正十三年夏天，“山水暴至，一旦而堤者圮，陡且赍，渠以大涸，壅漕绝溉”，灵渠过去的工程设施损毁巨大，虽再三修补，又复遭毁坏。后饬静江府判官王惟让等继续进行修缮，历时一年，“铧堤之制加于初，漕溉之利咸复其旧”[33]，自此灵渠通畅无阻。

第三节　海运的大发展

北宋，朝廷实行积极发展海外贸易的政策，海运业得到了显

著的发展。宋太祖在消灭南汉政权后，下令在广州设置市舶司，作为主管广州海外贸易的机构。雍熙四年（公元987年），宋太宗派遣内侍四人，带着金、帛分头到海外蕃国宣传宋朝发展海外贸易的政策，邀请海外国家来华贸易。这些使臣还直接从事购买香药、犀角、象牙、珍珠、龙脑的贸易活动。咸平三年（公元1001年）庚戌诏："许交趾互市廉州及钦州如洪砦"[34]。在外贸的影响下，与宋王朝友好往来和贸易关系的亚非国家和地区就有56个，而其中用陶瓷进行贸易的有15个国家和地区[35]。

据史籍记载，北宋时由广西沿海港口出发的海外航线有十二条[36]。

（一）钦州至安南。钦州为宋代广西著名的三大博易场之一，交趾商人乘船沿海岸而行入钦州港。

（二）廉州（合浦）至占城国。占城又叫林邑，在今越南中部沿海地方。

（三）廉州（合浦）至真腊。真腊即柬埔寨。

（四）通往三佛齐国，即苏门答腊古国，今印度尼西亚苏门答腊岛屿一带。

（五）合浦至阇婆国。阇婆国即今印尼的爪哇岛。

（六）合浦至故临国。国境在今印度西南沿岸奎隆一带。

（七）合浦至注辇国。即今印度科罗曼德尔海岸。

（八）合浦至大秦国。大秦即东罗马帝国。

（九）合浦至大食诸国。大食诸国即阿拉伯帝国，其中以麻离拨国为著名，即巴格达。

（十）廉州至木兰皮国。该国约在今非洲西北部和西班牙南部、此为中国航海家所知最西的国家。

（十一）廉州至昆伦层期国。即今马达加斯加及附近岛屿。

（十二）合浦至波斯国，即今伊朗。

到了南宋，外贸对中国陶瓷的要求有增无减。由于两宋政权对海外贸易的重视，和广西陶瓷生产规模的扩大，推动了海运的大发展。从考古文献的记载，可以说明陶瓷生产与海运发展的关

系。

据考古文献记载，广西瓷窑的烧造年代，约始于北宋后期，延至宋元之际，盛于南宋时期。现今广西地区所发现的40多处宋代瓷窑，基本上分布在与灵渠这条古水道的相关县、市。其分布带，一条在全州境湘江上游、灵渠、漓江、相思埭、洛清江、柳江、黔江等河流沿岸。主要瓷窑，有全州的蒋安岭窑、家弯窑、青木塘窑，兴安严关窑，灵川甘棠渡窑，窑尾窑、桂林的窑里村窑、莫家弯窑，永福的窑田岭窑，柳江里雍窑。武宣陈家窑和桂平城厢窑等。另一分布带也是在古水道——北流河沿岸，主要瓷窑有藤县中和窑，北流岭洞窑等。两条分布带之外的瓷窑则零星散布在岑溪、贺县、钟山、邕宁、合浦、田东、百色和大新等20余县、市，但都在河流沿岸或海湾之畔，也就是说都有舟楫之便。

从出土文物看，宋代广西制瓷业的工艺水平相当高。如藤县中和的北宋窑址，范围约2公里，斜坡式龙窑长达51米，宽3米，出土的产品有各式碗、盏、盘、罐、盒、茶托、炉、尊、壶等等。这些器皿以影青釉为主，白釉次之，胎薄釉匀。纹饰有牡丹、菊花、水草、鱼虫、婴戏、缠枝、卷叶等。另一处是兴安县严关的宋窑遗址，范围约3公里，窑室呈马蹄形，出土的产品有碗、杯、盘、壶、砚等，胎骨灰心，釉厚晶莹，还有部分印花器，纹饰有鱼、缠花、团花，有的书有年款[37]。

由于史载统计数字不详，根据广西瓷窑两条分布带的生产估算，40余处窑址，每处约10个窑，每个窑一次可烧陶瓷2万件，若每年每窑烧一次，一年即生产陶瓷800余万件。据南宋嘉定十六年（公元1223年）广南西路的人口统计是：528220户，1321270口[38]。按宋代广西人均购买力计算，每年显然无法消费如此大量的瓷器产品。有关学者分析，外销是宋代广西制瓷业获得发展的最重要原因。

1974年和1975年广东省博物馆两次派员在西沙群岛进行考古调查。他们发现广西窑瓷与德化窑瓷同时遗存在“各礁盘、沙滩的东或东西两侧，正对着我国航船南下的方向”。“这些遗物都

是古代商舶在航行中不幸沉没遗留下来的我国外销商品。这些商品陶瓷为大宗，产自江西、浙江、湖南、广东、广西、福建各地窑场”[39]。这表明，宋代广西窑瓷生产大部分外销世界各地，且都是利用海运这一途径。

元代对外贸易，师承南宋市舶制度。元建都大都（今北京），地理形势十分优越，但其远离当时最重要的农业生产区，京都的粮食不得不“仰给于江南”以解决“百司庶府之繁，卫士编民之众”[40]的供给。南粮北运已成为当时统治者最关系的问题，元政府除了利用陆路交通和运河外，在政策上十分重视发展海上运输。大量从海上运粮食始于至元十九年（公元 1282 年）。海运粮食的运量一年从 46000 石，发展到 360 万石。

元漕粮除海运之外，还充分利用大运河的功用。元以前，大运河主要是以洛阳为中心的一条南北运输线，元政府颇感运输路线曲折迂回，故在至元十七年（公元 1280 年）到至元二十八年（公元 1291 年）止，先后凿通三条运河：济州河、会通河、通惠河，使之北接大都，从通州顺白河泻入天津而南至杭州，不必再绕道河南，省去六七百里路程。这样，从湖广的税粮即可跨灵渠，入长江，东向杭州直驶大都。元代广西海运，大体分为三个内容：军运、漕粮、对外贸易。

元统治广西期间，和交趾的战争连年不断，不是元兵政府攻打交趾，就是交趾入侵广西。以下引几例规模较大者，以示梗概。

至元二十二年（公元 1285 年）世祖出兵安南，“安南世子陈日烜领距船千余艘以拒。丙戌，与战，大破之。日烜遁去。入其城，还屯于富良江北”[41]。

次年 1 月，元朝水军主力由镇南王“阿入赤以万人为先锋，……以兵由海道，……遇交趾船四百余艘，击之，夺其舟百艘，遂趋交趾，……经老鼠、陷沙、茨竹三关，几十七战，皆捷”[42]。

至元二十三年（公元 1286 年），元世祖为加速征服交趾，“命湖广行省造征交趾船三百、期以八月会钦廉”。

“命海道征粮万户张之虎等运粮十七万石，分道以讨交

趾”[43]。

“镇南王以诸军渡富良江，攻交趾城下，败其守兵”[44]。

在以上所举的几次征战中，元军虽取得初步胜利，但安南各地增援兵力愈来愈多，元军死伤甚重，因此，元世祖决定把出击日本列岛的战争暂停下来，专对付安南。直至至元二十四年（公元 1287 年）陈日烜病危，派使臣求和，战争气氛才逐渐缓和下来，钦廉一带海上交通和贸易从此又慢慢地兴旺起来了。

如同两宋一样，元世祖忽必烈也很重视海外贸易。他宣布：“诚能来朝，朕将宠礼之。其往来互市，各从所欲”[45]。忽必烈为了垄断海外贸易，于至元二十一年（公元 1284 年）先后在杭州、泉州等地设立市舶都转运司，并将宋朝在廉州设立的沿海巡抚司改为市舶提举司，以迎送接待来往使者和蕃舶，对进出口商品进行课税。为了刺激对外贸易，元世祖还提出由官府出船和本钱，雇人到海外做生意。所得盈利，官府得七分，经手人得三分。规定权势之家，不得用自己的钱下海贸易，犯则加罪，并没收一半家产[46]。如此严厉的政令，从反面说明，大商人、大官僚从事海外贸易者当不在少数。钦廉一带陶瓷、珠宝、山货常见舶来互市。交趾战局平定后，安南“每三年一贡”，贡品为苏合油、光香、金银、沉香、檀香、犀角、朱砂、玳瑁、珍珠、绵、象牙、白磁盏等物。这些产品既是“贡品”，又是互市商品，通过海舶在广西沿海口岸集散。

第四节　造船与站赤的勃兴

一　造船业的勃兴

广西造船技术，历来受中原、江南和广州的影响。宋元造船技术，在秦汉已经形成技术体系的基础上，达到了高度发展的地步。造型优美、设备齐全、结构合理、技术精良，是宋船一大特色。宋代船型大体有沙船、鸟船、福船和广船四种型制。福船和

广船，是适应中国南方海阔、水深、多岛屿地理环境。广西沿海大都采用这两种船型。广船船型的特点，一般是船尖体长，吃水较深，有较好的适航性和较大的续航力。广西所造广船用料比较考究。广西造船用料多为钦州盛产的乌婪木、紫荆木，这种木材质地缜密而坚硬，是造船良材。广船侧前方装有能垂直升降，伸出船底之一寸板。舵板上开有成排的菱形小孔，使舵操纵时较灵活省力，不影响舵的功效。大型广船的中桅和前桅均向前倾，上悬布质硬帆，篷杆较疏而粗、篷边用铁索、铁链加固，也有一部分用席篷。中小型船上一般备有橹和桨。

在中原、江南、闽粤造船技术的影响下，宋元时期广西沿海一带，已能制造大海船——“木兰船”，其“舟如巨室，帆若垂天之云”。船上设有“机杼市井”，“一舟数百人，中积一年豢豕酿酒其中”[47]。要在数百人的大船上，储备一年的粮食，或许有些夸张，但这种“木兰舟”选材采用著名的钦州乌婪木和紫荆木，“用以为大船之桅，极天下之妙。蕃船大如广厦。深涉南海，经数万里，千百人之命，直寄于一桅”[48]。此外，船上储放充足的主食，养猪造酒，在船甲板上用木桶种植生姜，药用香料，食用植物等，以解决船员和船客在长途航行中的生活供给。因而，从广西钦州出发，历经东南亚，进入印度洋，远航至阿拉伯半岛和非洲。至元二十三年（公元 1286 年）二月，元世祖为加快征讨交趾，下诏：“命湖广行省造征交趾船三百，期以八月会钦廉”[49]。湖广行省下隶廉州、钦州两路。廉州路领合浦、石康、钦州、古代向为造船基地。合浦县南康公社石头埠一带的船民，至今仍流传不少有关古代造船的佳话。而钦州，又是盛产造船良材的地方，在半年的时间内就把 300 艘海船造出来了。其造船技术和造船能力可以想见。

二　元代漕制和站赤

由于社会生产需要，军事陆运和河海运需要，元王朝对漕运和驿传管理是相当重视的。元赋税大率以唐为法，漕法亦依唐制。“凡陆行之程：马日七十里，步及驴五十里，车三十里。水行之程：

舟之重者，诉珂日三十里，江五十里，余水六十里。沿流之舟，即轻重同制，河日一百五十里，江一百里，余水七十里。在漕制基础上，元又在全国范围内普遍设置"站赤"，以及和"站赤"相辅而行的"急递铺"，即专门用以传递紧急文书的机构。据《经世大典·站赤》中解释："站赤者，国朝驿传之名也"。蒙古语音译，"站赤"意为管理驿站的人。站赤的功用：一、"通达边情，布宣号令"；二、"四方往来之使，止则有馆舍，顿则有供帐，饥渴则有饮食"。有元一代，广西所辖站赤计 51 处，陆站 26 处，马 470 匹，黄牛 145 头，轿 70 乘。水站 25 处，船 138 艘[50]。

附：　　元代广西所辖站赤水站表　　表 3 1 1

站　名	船　只（艘）	正　户（户）	贴　户（户）
合计	138	138	1294
静江路	68	68	646
小水站	7	7	77
白云站	7	7	77
大龙站	7	7	77
东江站	10	10	100
难停站	7	7	77
古祚站	7	7	77
苏桥站	5	5	35
三里站	5	5	35
大石站	5	5	35
横塘站	4	4	28
旧县站	4	4	28
容州路	15	15	223
绣江站	5	5	70
自良站	5	5	93

续上表

站　名	船　只（艘）	正　户（户）	贴　户（户）
宝圭站	5	5	60
邕州路	10	10	70
宁江站	5	5	35
黄范站	5	5	35
梧州路	10	10	110
州门站	5	5	55
龙江站	5	5	55
浔州路	15	15	105
丹门站	5	5	35
大隍站	5	5	35
乌江站	5	5	35
横州路	20	20	140
州门站	5	5	35
永淳站	5	5	35
水烟站	5	5	35
鸟岩站	5	5	35

参考文献

（1）吴泰：《宋朝史话》224页。
（2）（3）（4）（6）《岭外代答》卷五，财计门。
（5）《宋会要辑稿》第132册，食货23。
（7）《岭外代答》卷八，月禾条。
（8）《岭外代答》卷八。
（9）（10）《宋史·食货志》。
（11）《岭代答》卷六，器用门，梧州铁器条。
（12）桂林市志编纂委员会《桂林市概观》32页。

(13) 范大成：《桂海虞衡志》。
(14)《晋书》卷一百，卢循传。
(15)《陈书》卷一，高祖记。
(16)《晋书》卷三十四，杜预传。
(17)《宋史》食货志，漕运。
(18) 王安石：《茶商十二说》。
(19)《岭外代答》，广西盐法。
(20)《岭外代答》卷五，广右漕计。
(21)《建炎以来系年要条》卷一〇一。
(22) 黄体荣：《广西历史地理》。
(23)(24)《岭外代答》卷六服用门。
(25)《宋史》卷九十七，河渠志七。
(26) 秦堤飞来石摩崖残刻，秦晟《重修黄口堤啤记》。
(27)（清）、乾隆《兴安县志·职工志》。
(28) 李师中：《重修灵渠记》;《续资治通鉴》卷五十七。
(29)《宋史》卷九十七，河渠志七。
(30)《宋史》卷三八八，李洁传。
(31)（清）程可则：《桂林府未·沟洫志》。
(32)（明）黄佐修：《广西通志》卷十六，《沟洫志》。
(33)（明）黄裳：《灵济庙记》;（清）黄海《兴安县志》卷六。
(34)《合浦县志》卷五《事记》。
(35) 赵汝适：《诸蕃志》。
(36)(47)(48)《岭外代答》。
(37) 韦仁义：《外销是宋代广西制瓷业崛起的主因》。
(38) 谢启昆：《广西通志》。
(39) 杨少祥：《西沙群岛发现的德化窑瓷器》。
(40) 危素：《元海运志》。
(41)《元史》卷二八〇。
(42)《元史》卷二〇九，4647页。
(43)(44)《元史》卷十四，285～287页。

(45)《元史》卷十，世组纪至元十五年八月。
(46)《元史》卷九十四，食货，市舶。
(49)《元史》卷十四，286～287页。
(50) 高言弘：《珠江水利史》。

第四章 明清（鸦片战争前）航运的盛衰

明、清是中国最后两个封建王朝。在明初和清初出现的资本主义萌芽，虽然在封建势力的强大压力下未能得以发展，然而在全国范围内却使商业和手工业兴旺发达。广西的工商业和港埠城市也由此得到发展。

明、清两朝的统治者在长达 116 年的时间内，实行了严厉的海禁政策，从而使广西航运的格局发生了重大变化。在这一时期中，内河航运一片繁荣，而海上运输则走向衰落。

第一节 内河航运的繁荣

一 商业的发展与港埠的兴旺

明代，桂林已列为全国 33 座重要城市之一，是广西的首郡。清人顾祖禹说：（桂林）“府奠五岭之表，联两粤之交，屏蔽荆衡，镇慑交海、枕山、带江、控制数千里，城西南之会府，用兵遣将之枢机也”。自唐宋以来，桂林即成为广西的政治、军事重心，冠盖云集，为广西封建文武官员荟萃之地。五代时，楚王马殷以其弟马宾为静江（今广西桂林）军节度扶风郡王，南宋高宗未称帝前封藩领静江军节度，明初，朱元璋把桂林作为藩封地点，桂林藩王，史称“靖江王”，共传十三代，可见桂林形势之险要。

由于桂林位于灵渠之南，而灵渠是岭南北地区交通的枢纽，是各种货物交换的中转站，湖南及桂北所需广东食盐，主要由桂林集散，中原各省的货物也源源不断地沿湘江入灵渠，运到桂林转销。因此桂林的商业相当发达，城内既有大批小商贩，又有不少

行商大铺，如丝绸店、金银楼、广货铺、洋杂行、国药局、钱庄盐行等。其中有不少拥有巨资的豪商富贾。文昌门外是一条工商业繁华的大街；西门外是竹木行业和米市；此门外的清风街也是行商聚集、谷木集散之所；东江街更加繁华，那里“村落棋布，商贾辐辏如鳞，郡治百竹需，多半取给（于此)”。

到了清代，食盐、大米仍是桂林大宗的转输物资，陶瓷、铜皿、钞币等在港口中转运输上也占一定数量。清康熙7年（公元1668年）7月，圣祖玄烨“命广西驿盐事务，归并布政使兼理”[1]，使桂林的盐运工作出现新的格局，导致桂林港埠运输贸易进一步发展。特别是清代，农作物的商品化，无论在广度和深度都较前代有较大发展。在封建自然经济逐步解体的同时，有了一些向资本主义转化的开端，商品经济转入以工业制造业为主，流通过程与生产过程日益走向联合。但是，明清海禁长达116年，广西地区的商业和水上运输业，则是在这种特殊社会背景和经济环境下曲折前进的。

明代至清鸦片战争前，梧州港埠也获得了较快的发展。其商业发达，舟楫往来一片繁忙，为桂东南一大重镇。

梧州府是广西粮食的主要产地之一，粮产量仅次于桂州府，在广西居第二位。明天顺年间（公元1457～1464年）粮食年产量达10万石。明代，福建的粮食不足，需从广东调剂，而广东的粮食又大多依靠广西。清代广西的粮食仍较广东充足，处于“八桂门户”的梧州，便成为明清广西谷米运往广东必经之地。清乾隆年间（公元1336～1795年)，梧州粮食集市，每半月起运一批，河面船舶经常保持在100余艘。每艘船可装载粮食1万斤左右。

食盐也是梧州港转运的大宗货物之一。食盐多从广东运至梧州再转输广西各地。明景泰三年（公元1452年)，梧州区设盐厂以征收“上下水客商盐税”。明成化六年（公元1470年)，专设文官一员，以加强盐收管理，“榷盐木储货，以充军备”[2]。清雍正十年（公元1732年)，驿盐道耿麟奇考虑到食盐销售量日益增加，决定将盐包运到梧州贮备，并新建盐仓30间，以适应市场需要。清

乾隆元年（公元1736年），两广总督甄鄂提出在梧州增贮食盐1万包，作为接济各埠之用。清乾隆三年（公元1738年）在梧州又新建盐仓37间。明清两代，盐运一直不衰，对港埠建设、航运发展均起到一定作用。

“西米东盐”是梧州在明清时期航运的一大特点。米从贵县、桂平等地运进，盐从广东运来的。此外，木材从柳州运来，毛皮兽骨等山货，大多从南宁、百色、云贵等地运来。梧州是明清时期桂东南第一大货物集散港埠。商旅过往甚多，商业市场繁荣，各种各式水筏仓库相继出现，中转业务相当发达，为梧州发展成为近代贸易口岸奠定了基础。

明洪武元年（公元1368年），廉州路政设为府（治所在合浦），朝廷“遣使颁科举，诏于安南、占城，以其通中国文字也。诸番莫不是畏威怀德，自是朝贡不绝”[3]。“诸番”向明朝进贡的主要路线：“此直廉州，循海北岸”[4]。永乐十四年（公元1416年），成祖朱棣下诏：“增设廉属驿站”，在廉州地区增设水路驿站，开中积盐，进一步加强廉州海陆交通发展。

据《合浦县志》载：廉州沿海港汊晒盐条件甚为优越，先做好盐田，然后几次引入海水，沉积之后，即得卤水，再经风化即可得盐。合浦海北盐举可以南流江为孔道，由南向北调运漕盐。此外合浦盛产珍珠，自古闻名中外。明代皇帝先后18次向合浦，征调民船采珠。其中以弘治十二年（公元1499年）的规模最大，东莞、琼州各取大艚船200只；雷州、廉州各调小船100只。随着朝廷大规模采珠活动，国内外商贾纷纷前来合浦互市。安南暹逻大米也涌进合浦、钦州。钦廉地区的大米，则以合浦为集散地转运广东各埠。商业运输一派兴旺[5]。

明清两代，广东、福建、江西等地大批移民流入柳江流域。雍正年间（公元1723～1735年），至光绪之三十年（公元1904年），“人口突增，宜山增加一百零五倍，思恩增加一百一十五倍，河池增加四十倍”[6]。户增丁添，专业矿产开采如雨后春笋。如南丹、河池的锡、锑、铅、锌矿业，武宣的锰，来宾的罗城煤，融县的铅、

锌、铁矿等。

柳州港居柳江中上游，是湘、云、贵、川等省的商品交流点，有“桂中商埠”之称。腹地资源主要有煤、锡、锰、粘土矿、铁矿、木材等。商品集散主要是粮、盐、日用百货。柳江一线横亘其中。明清时期，船只过往频繁，成为西南港埠一大枢纽。

南宁港地处南疆，历代为兵家必争之地，地理位置十分重要。从南宁溯左江上行可通交趾，右江可直达贵州、云南；沿郁江、浔江可至梧州、广州；经浔江溯黔江、桂江可分抵柳州、桂林。

自唐凿通相思埭后，西南各省至交趾，中原各地至交趾的古水道发生变化，从灵渠过相思埭越柳江，水陆并进交趾，使南宁的政治、军事、经济地位明显提高。

明清时期，云南、贵州的食盐、粮食、硝药、矿石、山货等，也多在南宁集散。随着城市的扩大和商品经济的发展，自明末至清鸦片战争前，据不完全统计，南宁建有装卸靠泊码头 49 处，仅邕州古城南门至仓西门之间，就有码头 7 处。这些码头建筑，大都根据靠泊船只需要而建，都具有一定规模。如建于嘉庆年间（公元 1796 年）、光绪十三年（公元 1887 年）扩建的石巷口码头，长 10 丈，宽 2.2 丈，有石阶 60 级，江西“帆樯凑集，小划驳船，往来如织”，“栈水筏，行旅交错，亦一繁盛之码头”。又如建于光绪年间（公元 1875 年）的水街码头，长 9 丈，宽 2.6 丈，有石阶 85 级，“江船圩渡、货栈水筏，亦多在此停泊”。白衣庵码头为“钱粮大渡船泊处”。“船只稠密，凡商船后到者，皆弯泊江中，未易直接上岸”[7]。明清时期，南宁港的生产一片繁忙。

二　繁忙的水运商路

广西水运商路，秦汉时已呈雏型，到了唐宋，广西水运网络已经形成。明清时期，广西水运商港，几经沧桑，有起有伏，比较繁忙的有以下几条：

（一）桂江航线。这条商路的主线是桂林至梧州，全长 342 公里，为西江一大支流。桂江发源于兴安县猫儿山，自大溶江镇向

南流，经灵川、桂林、阳朔至平乐称为漓江，平乐以下称桂江，它的下游汇合点是梧州，向东转入西江入广东境之封开、都城、德庆、江门、顺德、佛山抵广州汇入南海。从梧州溯浔江、郁江，可至藤县、平南、桂平、贵县、横县、邕宁、南宁、龙州、百色，可分别进入越南境和云贵高原。流域面积占西江流域面积5.7%。桂江的北面是古灵渠，可接湘水转洞庭湖注入长江，沟通京杭大运河即可抵达南京、北京。自古以来，这条商路，从南海、北部湾之滨，迂回万里，直通关中。明清时，桂江担负着湘、桂、黔、粤等省的粮食、食盐和其它商货的繁忙运输任务。其繁忙的景象可在以下的一些文献记载看出。

明洪武初，朝廷十分重视"煮海之利"。"置局设官，令商人贩运，二十取一，以资军饷"[8]。

廉州海北盐课提举司经营漕盐的范围很广，《明史》（卷十八）载："海北盐行广东的雷州、高州、琼州、廉州四府：湖广的桂阳、彬州；广西的桂林、柳州、梧州、浔州（按：今广西桂平、平南县）、庆远、南宁、平乐、头平（按：今广西崇左县）、思明（按：今广西田阳、田东县）、龙（按：今广西龙州县、宁明县及凭祥市）、泗城（按：今广西田林、凌云、凤山县）、奉仪（按：今广西百色巴马）、养利（按：今广西凌云、乐业县等州县"。

另据《粤西文载》（卷十六）载："粤西兵饷半藉盐运"。

就这样，广东的食盐从西江上梧州，再溯桂江跨灵渠，转至湖南桂阳、彬州等地销售。

雍正四年（公元1726年）十一月己亥（十一日）广东巡抚杨文乾疏报："旧善、博罗等十一县，滨海披水，秋收歉薄，请加赈恤"。"除先拨广西桂（按：桂林市）、梧（按：梧州市）等六府，存仓捐谷三十万石，运于广东及贮备赈……其应征钱粮，暂行缓征"[9]。

乾隆三年（公元1738年）十二月丁未（二十九日），开任广西巡抚杨超曾奏："粤西桂林等府，出产米谷，贵州、粤东往往齐赴一处争运，市价骤昂，本地兵民，转受其累。请嗣后柳、庆

（今宜山县）二府谷石，专供贵州采买，梧州、桂林、平乐、浔州、南宁五府谷石，专供粤东采买。就近酌定章程，邻封赴买者，既免远涉，本省虽岁少数十万石的储蓄，分派各府，不见其多，民间可免昂价之虑’[10]。

乾隆八年（公元1743年）十一月谕：“朕前降旨，……湖南与广西接壤，一水可通，着将截留之漕米，酌拨四万石运往广西，以备明春粜济，似为有益，着该部即行文湖南，广西巡抚，遵旨会商速办”[11]。

乾隆二十四年（公元1759年）二月庚辰（二十九日）署广西巡抚鄂宝奏：“广西所产米谷，除本地食用尚有余，东省即有收，亦不敷岁食，向来资商贩运，遂至居奇，民食贵食之累。上年奏明将粤西常平仓酌拨十万石运广东接济。……查粤西桂、平、梧、浔四府，附近东省，滨临大江，一水可通，于近水各州省，添宁谷十万石，迂东省价昂，西省谷少时，会同酌拨，听东省委员运往平粜，将谷价归还[12]。

明清两代，特别是清代中叶以后，广东的经济迅速发展，经济作物种植面积增加，粮田面积减少、经常缺粮，需要从广西或湖南调进粮食。“西米东运”，此时就成了航运的一大任务。而“广东赖广西之米谷，西省又籍东省之盐斤”，从而西江水运出现了一片繁忙景象。

另外，贵州也要通过西江干支流航道运去食盐和其它物资。在此形势下，贵州流入广西的主要河道都柳江航运兴盛。据《三合县志略》载：“水路会江下可通两粤、上只能达县境烂土，向用小船载运货物人畜、每载容量能装一二千斤，盛水时可载三千斤，且一日可达榕江、水竭溯江而上，自榕江到三合则非七日不可”。又据乾隆碑记载：“三脚自古州、苗船逆水三十里为一站；顺水八十里为一站”。另据《三合县志略》载：“光绪年间，船分两种：一为清江船、其船头尖，其船尾直，状若墨鱼形，以其操舟者多清江台拱一带人，故名清江船；一为古宜船，其船头船尾方形，类撮箕口，舟子多属广西古宜人，故名古宜船。其后各立帮头，争

载客货”。从广西运进贵州的食盐等物资，到都柳江后，再用人背马驮而分发到贵州各地。从贵州运出的木材、桐油等，则沿都柳江而下，经柳江、黔江、浔江直汇西江。

乾隆三十一年（公元1766年）三月庚寅二十一日谕军机大臣等：“广西每年额办滇铜，连补色共四十六万余斤，数多，分八起运发。计云南剥隘地方起运，自百色至梧州府系下水，自梧州至桂林府省城系上水，共计程限七个月二十一日。倘遇船只不敷雇用及水涸难行，水涨不能赶运，准报明地方官勘明结报咨部，如无故逗留查参，庶运员不敢稽延，铜斤得以接济”[13]。

乾隆三十一年（公元1766年）十一月初十日户部议复：“广西巡扶宋邦绥奏称：奉准部议，酌定采办铜船限期：自省城（按：桂林）至梧州府，限十二日；梧州至百色，限六十五日；百色至云南剥隘，限七日；剥隘至云南省城，限二十一日。领运铜斤，自百色至梧州府，限三十九日。换船雇载，展限十日；梧州府至省城（按：桂林）限二十一日等语。应如听奏。至委员自云南领铜运至剥隘地方，酌定限期之处，应听云贵总督定议外，又自剥隘运铜至百色，前经湖北省定限三十五日，令该省定限五十六日，殊觉大宽，应查照湖北定限办理”。从之[14]。

清代在桂林设炉铸钱，其原料一部分产在省内。把大批铸钱原料从产地运到桂林，无疑会促进桂江水运的发展。例如金鸡头山的铜运到沙头圩以后，就由水路运到封川江口，然后逆水运到桂林；干峒山和卢架山的铅都在经过思恩县城以后，从宜山县的怀远镇水运到苏桥，再经过相思埭运往桂林。为了炼铅，往往要将矿砂运往产煤的地方。每百斤铅矿砂当时只能炼出十八九斤铅，这样繁重的运矿砂任务，许多地方主要是靠水运。乾隆五十一年（公元1786年），广西巡抚孙永清考虑到罗城县长安官山产煤，要把融县四顶山的铅矿砂运到长安炼铅，每月约得铅6000斤。换言之，即每月所需融江所运的矿砂即在3万斤左右。广西产铜不多，每年要从云南运铜，连同补色共46万余斤，分8次起运。其运输路线是：从云南领到铜以后，先经剥隘到百色，然后顺右江、郁

江、浔江到梧州，再从梧州逆桂江而上到桂林。浙江、湖北等省到云南运铜，也是这条航道，到桂林以后，再逆漓江经灵渠而进入长江水系。广东省铸钱，每年还需铅 14 万余斤，每隔一年来广西买铅一次。这些铅主要是从融县的马巩、冷峒二厂和罗城县的长安购买。其航运路线则是经过融江、柳江、黔江、浔江，然后进入西江。

从两广北运的重载货物，也大多经桂江、漓江、灵渠，再进入长江水系此一传统航道。

以上可以清楚地看到，桂江下行有粮食，上行有食盐，还有运往湖南的粮食和食盐，运往湖北汉口的铜和铅。至于其它商品百货，也多依赖航运，灵渠曾出现一天过往船舶二百余艘连樯而下的繁荣景象。

（二）郁江船线。自右江与左江于邕宁之宋村汇合处至桂平段称为郁江，全长 424 公里。郁江是西江的主要支流，由左江、右江于邕宁县宋村合流后汇入干流。郁江上游称右江，发源于云南省广南县境，向东南流入广西西林、隆林县，与西洋江汇合，再经百色、田阳、田东、平果、隆安等县，在邕宁县宋村三江口与左江汇合注入郁江，折向东流经横县、贵县、桂平与黔江汇同泻入西江。左江属郁江支流，发源于越南境内大凉山，流经广西龙州、宁明、崇左、扶绥、邕宁等县，在邕宁宋村三江口与右江汇合流入郁江，经横县、贵县、桂平等地注入西江。郁江流域面积 86800 平方公里，是西江干流中航线最长的一条支流。郁江流域资源丰富，盛产大米、薯类、玉桂、甘蔗、咖啡、田七、烟草、菠萝、四时水果、黄麻等。煤炭、铁矿、有色金属、制糖、造纸等也相当发达。商品经济在宋以前有显著发展。左江与越南一水相邻；右江与云南、贵州两省也是一水相通，自古以来为出海通商主要孔道。

明清时，郁江航线除了军运外，商运活动主要是盐运、粮运和铜运。

雍正二年（公元 1724 年）五月初九月雍正帝谕礼部、兵部：

“安南国王黎维祹遣陪臣范谦益等贺登大宝，贡献方物并三年岁贡，从广西桂林府水路进京”[15]。

雍正七年（公元1729年）正月，“广西左江镇总兵官齐元辅疏言：向来京局所铸新钱，从未到粤，民间日用，悉系私钱，自非制钱充足，其弊难除。……按广西水道，上通云南府属之剥隘，较它省挽运稍易。现今云南有余之铜，差员由广西运往汉口、镇江”[16]。

康熙二十二年（公元1683年）九月，“广东广西总督吴兴祚疏言：旧例南、太、恩三府俱食廉盐，郁林等处俱食高盐，拆运甚便。后因盐田尽迁，改销梧引。今高、廉二府盐田既复，请仍照旧例改食高、廉之盐，路近价贱，有便于民”[17]。

乾隆十六年（公元1751年）四月，“两广总督陈大受疏称：南宁等六府州属行销高、廉二府场分熟盐，请将江口运馆事宜，令南宁府司知管理，给以军盐关防”[18]。

广西盐法，历经官盐与商盐之变，郁江、左江和右江流域，向例食钦廉之盐，其运输路线一是自钦州用牛或人力运至那陈，经八尺江流入蒲庙再溯江至南宁集散；二是自钦江上航至陆屋，以牛车或人力运至平塘江口集散。从平塘江流入郁江，上行可经左、右两江至越南和云南、贵州；下行可以沿横县、贵县直泻西江。郁江的大宗粮运和炸药原料净硝的运输，文献也有记载：

乾隆三十三年（公元1768年）四月，“两广总督李侍尧奏称：查粤西通常平等仓，现贮米共计一百七十万石有奇。兹拟于附近水次之南宁、浔州等府属，动拨仓谷，辗米解滇接济。自各水次至思恩府属之百色地方，用船装载，自百色起岸至滇省广南府属剥隘地方，雇夫挑运。……令云、贵、广西该督、抚等，按本省章程，分别报部”[19]。

乾隆三十四年（公元1769年）四月，“据明德奏：滇省各营备贮火药，需用硝斤。请于广西太平府办运净硝二十万斤，由水路运至滇省剥隘地方，委员接收”[20]。

除以上商品运输外，还有丝帛、木材、山货、马匹等。广东、

福建、云南、贵州、湖南等地的商人也常到郁江流域进行贸易、进一步促进了郁江水运的发展。

（三）柳江航线。柳江也是西江的主要支流之一，发源于贵州省独山县，东流经三都、榕江、丙妹而入广西境三江县老堡口，称为榕江，又称都柳江，从老堡口以下至凤山之龙江口汇合止，称为融江。自凤山龙江以下，至石龙镇三江口称为柳江，柳江流域跨黔、桂、湘三省区。其东北面，经雒容、永福县接上相思埭，跨灵渠与长江水系的乌江分水。东面越驾桥岭及大瑶山与桂江分水。西南于三江口与红水河汇合注入黔江，经武宣、桂平、平南、藤县、苍梧、梧州而直泻西江到达广州。都柳江，秦汉时称牂牁江。今广西三江县境和今贵州的从江、榕江、三都、黎平、锦屏等县都是古夜郎国的辖地。这些地方的大部分河流属于珠江水系，其支流纵横交错，与长江水系相邻。所以，柳江自古以来，为四川、贵州南下两广的通道。

明中叶后，广西各族人民与明朝统治阶级的矛盾日益激化，各族人民的起义斗争十分频繁，其中黔江大藤峡瑶族起义，持续时间长达 200 多年。黔江被义军占领，切断了广西中部交通的大动脉，柳江、黔江、浔江流域各府州县与梧州总督府的联系受到极大的威胁，官军得不到盐利收作军饷，桂西北一带食盐供应亦大成问题，官军力图打通黔江、恢复航运。正德三年（公元 1508 年），右都御史总督两广军务陈金被迫与起义军订立条约："凡官民舟楫经峡者，瑶民转相护送，各自行程，凡民商贩载者，各缴纳鱼盐瓦器"。条约实行后，大藤峡的战争气氛为之一变，"数月之间，两江晏然，帆樯络绎不绝"[21]。但是，未及一年，陈金调回朝廷供职，绥抚政策未能继续贯彻执行，因而激起了当地人民的愤怒，黔江航道又被阻塞不通。

嘉靖年间（公元 1796 年），广西的阶级矛盾和民族矛盾再次激化，各地人民起义连续不断，"粤西自嘉靖以来，无岁而不丧师，今年征古田，明年征小寨，后年征府江"[22]。黔江大藤峡及其上下游航运又再次陷于停滞状态。

柳江腹地资源丰富。明清时，农作物有水稻、玉米、薯类、甘庶、橙、柑、花生、芝麻、烤烟等。据《贵州古代史》载：贵州素不产盐，食盐要靠外省输入，黔东南的锦平、黎平、榕江一带所需食盐，除由湖南洪江经相思埭运入外，“或从广西柳江而上再转贵州各地，而这一带的木材、白蜡、茶油，要运销两湖和两广，也都由水路运输”。都柳江、洛清江、相思埭、桂江等航线，为黔桂之间的航运大动脉。清代桂林铸币局所需铜料，除金鸡头山的铜运至沙头圩外，还从水路转船到封川江口，然后溯桂江至桂林。除云南的铜由百色沿郁江经桂江运达桂林之外，干岗山和卢架山（今广西环江县）的铅运，主要依靠柳江、相思埭一线航运到桂林。相思埭分水塘遗址石碑载：“乾隆二十春月建东分水闸”。过往船只多停泊分水塘，入夜之后，劳逸之余，唱弹歌唱，寻欢作乐之声不绝于耳，可见水运繁忙。柳江航线上的往来船舶，有官船、商船，也有木排，所运货物主要是大米、食盐、蔗糖、矿产、日用杂货等。

乾隆二年（公元 1737 年）正月，“拨运广西柳、庆（今宜山县）二府之仓谷，交广东三水县接收，以补拨运琼州之数”[23]。

乾隆二十八年（公元 1763 年）六月；“广东除买广西铅外，须至汉口采买，路远费繁。仍赴粤西采买为便。现在广西宣化县（按：今分属南宁市、邕宁县）属之度楼岭、荫仓岭并融县（按：今分属融安县、融水苗族自治县）之古丹山报产铅砂，已饬各县督采”[24]。

乾隆三十一年（公元 1766 年）七月，“广西巡抚宋邦绥疏称：柳州府属融县（按：今广西融安县）四顶山，开采白铅矿砂抽课各事宜：一、四顶山产白铅矿砂，因无煤炭，不能煎炼成铅。查罗城县属冷峒山踊有煤路，可以运往，就煤煎炼。自乾隆二十九年四月试煎起至三十年十一月止，共抽正课，撒散白铅十四万七千余斤。请准开采煎炼，照例每炼铅一百斤，抽正课二十斤，撒散三斤。一、冷峒厂陆续起炉四十四座，煤垄三十二处，工丁及买卖人等渐众，其铅矿自融（安）县运至牛鼻圩（按：今广西罗

城县)，另换小船运抵厂。……一、课撒铅斤、自冷峒厂至临桂县苏桥（按：今广西永福县属）一路运至省局（按：桂林铸币局)。查临桂县南陡（按：即相思埭）河运业已恢复，铅斤运至苏桥，即可由水路运省局，较苏桥旱路可以节省”[25]。

（四）西江航线。浔江与桂江在梧州汇合后称为西江。西江航线的始发站梧州地处珠江中游，扼广西水运咽喉，自古有“水控三江”之说，其经济地理位置十分重要，是广西内河航运辐射力最强的一条航线。梧州上游，沿浔江向东南，溯绣江经南流江可抵合浦出海。向南接郁江、经桂平、贵县、横县、邕宁以抵南宁；经左江，可至邕宁扶绥、宁明、崇左、龙州与越南湄江沟通；经右江，可至隆安、平果、田东、田阳、百色，溯剥隘河可抵云南省广南县境。向西北，沿黔江经武宣、石龙、象州、柳州、柳城、三江县之老堡口，逆江上至都柳江进入贵州境。向北溯桂江经昭平、平乐、阳朔、桂林、兴安越灵渠接湘江，过洞庭湖进入长江而直达京师。西江梧州这个水运交接点，南来北往，舟船继路，商使交属，促进了珠江流域的经济、文化的发展与进步，同时也促进了广西内河的发展和繁荣。

明代，从西江运往珠江三角洲的商品有农产品和手工艺产品两大类。主要是铁器、糖、布匹、陶瓷、食盐、矿产、木材和山货、大米等。其中较大量的货物是大米。

清代，从广西各地经梧州西江向广东方向销运的大米每年高达400万石以上。苍梧县的戒圩；广东商人多在那里贩运大米，每天二三十万斤。

雍正年间（公元1723～1735年），广东每年所需粮食，“即丰收而乞于西省者犹不下一、二百万石”[26]。乾隆、嘉庆年间，是西米东运最鼎盛时期，每年高达三百万石，直至清末民初，“广西米粮由梧州输出者，仍年达四百万石以上”[27]。

乾隆年间（公元1736～1795年），贵县（今广西贵港市）林大懋开设的林宝昌铺子，主要经营谷米船运广东，每批在10万斤以上。据估算，每年从广西贩米到广东的船次高达3000艘，其中

大部是运销佛山。这个数字还不包括从湖南经灵渠入桂江，取道梧州入西江和贺江经封川县运销广东的大米。此外，梧州又是柴炭竹木的集散地。藤县、容县、北流、岑溪、昭平、苍梧等县的柴炭均汇于梧州运往广东各地。清中叶前期，“梧州每年有大量柴炭东运，其中柴有一千几百万斤”，“主要运销广州、江门、九江、顺德等地”[28]。郁江、左、右江各地土特产如药材田七（三七）、桂皮、桑寄生等，“大舟捆载，有同柴薪，分向广东、湖南两路而去”[29]。广东佛山等地所需的滇铜，是以盐、铜互易方式进行的。其运道是从剥隘至百色，沿郁江直下广东佛山。后因官办盐斤，“挽回嵇迟”遂“改交百色埠商带运”[30]。还有一种农作物叫蓝，俗称蓝日靛，通称蓝靛，是一种植物有机染料。广西以兴业靛为最良，惟桂平紫荆产可以相埒。其中郁林州西北的兴业、陆川、北流产蓝最多。蓝靛大部分顺北流河贩销广东和苏州、杭州，被称为“北流靛”。

（五）其它航线及沿海航线。广西各大干支流的航线除上述者外，还有柳江上游的融江和龙江，浔江的主要支流绣江（即北流江）以及流入北部湾的南流江和钦江。

融江由溶江（都柳江）和浔江汇合而成。分别发源于贵州及广西的资源县。融江自古以来通木帆船，为黔桂两省水上交通孔道。黔东南物资经北下柳江转浔江经梧州顺西江而运抵广州。广东的海盐及其它商品也赖此线而运达黔东南销售。龙江又称庆远江，在社会比较安定的时期，航运也是颇为繁忙的。明成化年间（公元1465～1487年），龙江一度“篙桨相继，馈军百货通焉”[31]。绣江路线多以梧州为起运点，至藤县溯绣江而上，经容县、北流过桂门关，转入南流江抵达合浦。唐以前，绣江在中原被认为是经济航线价值较高的古水道，从京杭大运河转长江入湘江，跨灵渠经桂江、浔江、绣江即可到达合浦而出海。这条古水道，在南流江与北流江之间虽有一段大约18公里的旱路，船只载货需要在这里中转，使直达运输增加一些困难。明洪武年间（公元1368～1398年），“安南入贡所过州县，差夫数多，自静江（桂江）可至

容州”。又经北流可达郁林。“自郁林州水路可至廉州，皆有回程盐船，运盐牛车可雇，自廉航海一日即达交趾”[32]。明初，廉州海运还比较兴旺，海舶可直通占城、暹罗、真腊，爪哇、满剌加、三佛齐、渤泥、天方西洋等国[33]。由于对外贸易和内河航运的需要，明太祖曾饬令于“洪武二十七年（公元1394年）十二月辛未，凿广西玉林北流、南流二江”人工运河[34]。可见这条古水道的实用意义。后因工程艰巨而未凿成。永乐三年（公元1405年），安南屡次犯边，掳掠廉州沿海百姓，“逐侵广东雷琼、盗珠池”[35]。明成祖闻讯大怒，即传令广西、广东、云南三路出兵征战，其中一路水军，以廉州为军事基地，“仍自南流江、北流江二江运粮”接济、直捣安南[36]。

第二节　灵渠和相思埭的维修与整治

明清两代，中国已进入封建社会的后期，阶级矛盾和民族矛盾十分尖锐。广西各族人民的起义斗争连绵不断，较大规模的人民起义斗争，明代有兰受贰、侯大苟等领导的大藤峡瑶族人民起义；清代有梁亚发等领导的浔江、柳江水手起义。面对广西这些如火如荼的人民反抗斗争，促使明清两代统治者都认识到，粮饷戈甲，飞输挽运，“沿水而不通军则濡足何益，通军而不灌田，则来耜何功”？因而对灵渠、相思埭的地位、作用十分重视。朝廷派出重兵驻陡，加强物资调运，保证南北陡运通畅。同时，还注意到西江干支流的疏浚与维护，以满足军事和商品经济发展需要。

据《灵渠大事记》统计，明清两朝对灵渠的维修整治，明进行了6次；清进行了16次。其中规模较大的，明代有3次。

明洪武二十九年（公元1369年），明在云贵用兵，明太祖命御史严震直修灵渠济师。这次维修于九月一日兴工，同年十一月底竣工。用工匠9110余名，计修灵渠堤岸126丈，中江石堤45丈，龙母祠前陡岸3处150丈，疏渠道5159丈。修湎坡、斜坡、泄水坡5处，长15丈。砌灌田水亟24处。砌陡岸36处。共用石块、

石板 28130 余块，桩木 15500 余根，石灰 674900 余斤。

另外，为了增加灵渠水量，还增高了大小天平，撤去鱼鳞石，改作滑石陡。凡渠内碍舟之后，悉以火煅凿去，以是漕运畅通。

这次维修整治，“工匠精致、渠岸坚深较之前代，相去万万”[37]。达到了兼顾航运灌溉两方面的利益，工程比较全面，是灵渠工程史上较著名的一次。

然而，严震直修所修灵渠虽在灵渠史上有着光辉的一页，但从后来的实践证明，当时的部分工程是不足取的。“欲广河流，撤去鱼鳞石，增高了中江石埭（即大、小天平），洪水至，势无所泄，遂冲塘决岸，水直趋北渠，南渠遂涸”。造成“行舟不通，田失灌溉。连年修筑，百姓苦之”。于是，明永乐二年（公元 1404 年）三月把分水塘工程设施“修复如旧”。这样，大小天平遇洪水泛滥时即能越过坝顶沿着鱼鳞石向中江宣泄而去，恢复灵渠畅通。

明成化二十一年（公元 1485 年）夏，兴安大水，渠堤坡冲坏。是年冬，广西总督军务兼理巡抚宋旻修灵渠，用夫匠 1100 人，至成化二十三年（公元 1487 年）秋竣工。此役用巨石重甃了铧嘴，重措了大小天平鱼鳞石。修筑了堤岸。36 陡凡有缺损者皆修葺一新。

明万历十五年（公元 1587 年），“兴安县陡河，原有陡门三十六座，向系五年大修，三年小修。十余年来，废驰弗举，舟楫难通，遂至盐运坐守日月，所费不赀。今查兴安分水塘，中间直下中江，原设大石减水陡一座，一百余丈，截水不致直泻。要南一路，自兴安县北门至三十六陡南岸冲坏去处，估计修筑，计费不满千金，即于盐利内动支”[38]。维修的主要内容在南渠。减水坡，在原存灵渠中已不见，可能是天平下游防冲所设建筑物，或许相当于消力池之类，以次修筑是否入项，记载里没有说明。这里第一次提到的“五年大修、三年小修”，对于我们认识灵渠的地位有着重要意义。自秦开渠以来，相当长的时间，未必经常通航。隋唐以来，由于国家统一需要，维修渐频，通航自然是越来越多，而明代有这样的正常维修制度，说明灵渠在国家的政治经济生活中

已上升到更重要的地位。

清代对灵渠的修筑更加频繁，这是因为两广的经济地位越来越重要，人口越来越多，灵渠已到了不可不通的地步。

为了适应繁忙的运输需要，对运河的技术状况自然提出更高的要求，管理也必须达到更高的水平。因此，有清一代，朝廷先后对灵渠进行了16次整理维修，其中规模较大的有下列几次。

清康熙五十三年（公元1714年），“天平石、飞来石诸险工，倾决殆尽。旧设三十六陡，存其迹者仅十四陡，余皆荡然”。“若及今不大修筑，行将断楚粤之舟楫，而淹通邑之田庐矣”[39]。因而清政府不得不对灵渠进行大整修。这一次，系由广西巡抚陈元龙率通省官员捐俸一年修灵渠，由桂林府丞黄之孝和兴安知县任天宿监修，集工匠数千人。此次修整于康熙五十三年（公元1714年）动工，至五十四年（公元1715年）十一月完工。此役重修了被毁之大小天平22陡，凿去湘江及漓江险滩礁石19处。陡门过去皆用丛石砌筑，这次全用巨条石合缝浆砌，颇为坚固。

此次工程是宋以来对36陡门的第一次大变动，其中北渠4陡都在总建之列，可见对其之重视。这次修整的规模和工程量，可算是清代最大的一次。在管理方面，也吸收了历次管理灵渠的经验教训，对管理经费、人工及管理制度重新作了具体规定：“灵渠田二十余亩，为渠目、渠长工食；买田七亩有奇供祠香火；以二百金存兴安盐埠，官岁收其息，以备不时小修；添设陡夫十二名，于兴安县民壮下拨给工食。区画得宜，可以善后矣”[40]。

这些管理措施，是针对当时航运任务繁重和保证运输安全而提出来的，具有一定现实的意义。

清雍正八年（公元1730年）五月，兴安大雨五日，洪水泛滥，西山崩山三里，千工堰被毁，灵渠陡门被冲坏。

两广总督鄂尔泰与广西巡抚金供奉旨修灵渠，由桂林知府耿麟奇、兴安县王来力监修。此次维修于雍正八年春动工，九年秋竣工。重修了灵渠陡门18座，作蓄水堰37处，凿去渠内礁石149处。另于北渠口创建海阳石堤一道，长76丈，高6尺，宽1.2丈。

堤外另筑月堤一道，环抱内堤。在北渠下游挖支渠一条，长 72 丈，宽 3 丈，深 1.5 丈。支渠内砌石堤 72 丈。修整后，在洪水期可用支渠排泄北渠洪水，设计较过去更为科学。

经过修理，灵渠的社会经济效益至为显著："于是近渠之田，资灌溉者不下数百顷，水旱无虞，前以荒塍，悉登膏沃。若乃舟楫之便利，惠贯通商，则自灵渠而北，曲赴湖南；自临桂陡河鲢鱼陡而西，直际黔省之古州。粤土虽瘠薄，得二渠以储民福泽，可俯视秦关郑白矣"[41]。

清乾隆十一年（公元 1746 年）广西巡抚鄂昌重修灵渠，由兴安县知县杨仲兴监修。此役维修了大小天平、泄水天平、铧嘴、明堤、海阳堤、漓江堤等。疏通了上水门以下渠道 447 丈。将灵渠 36 陡改建为 24 陡，即北渠 4 陡，南渠 20 陡。废除了南渠 12 个陡。另外于湘江作蓄水堰 28 处，漓江作堰 25 处，提高水位，以利通航。

清乾隆十九年（公元 1754 年），两广总督杨应琚奉旨修灵渠，由桂、平、梧、玉观察使富明安任总修官，庆远府同知查礼为协修官，兴安县知县梁奇通任承修官。

工程分两个阶段进行。

第一阶段于乾隆十九年（公元 1754 年）十一月十七日动工，至十二月二十八日结束。计维修大天平石堤 9 道，鱼鳞石 10 道，"基则尽金丁松柱，上均用青石密砌，两石相接之处，悉以生铁锭钤固"。修护坡堤 2 道，以青石连环结合。

第二阶段于乾隆二十年（公元 1755 年）春动工，至三月二十四日竣工。计修回龙坝 1 道，海阳堤 6 道，鱼鳞石 2 道，西北月堤 3 道，还疏通了北渠口，在渠口创建挑水堤一道，形如半月，以保护海阳堤，并修复了北渠 4 陡。南渠工程则修了小天平石堤 5 道，鱼鳞石 10 道，灵济祠下土堤 1 道，飞来石外堤 1 道，泄水天平石堤 4 道，上水关石堤 1 道，接龙桥西石堤 1 道，肖家桥石堤 1 道，修复陡门 12 座，灵济祠至上水关石堤 27 道，下水关至肖家桥石堤 17 道，肖家桥至大湾陡石堤 1 道。以上两阶段整修，共用

银 4900 余两。

这次对灵渠整修，“石既坚良，法亦综密”，效益也是明显的：“河流宣畅，旱潦无忧。桔槔声闻，沃野千顷：舳舻衔尾，商族欢呼。楚粤之血脉之通”[42]。自此，在长达 100 多年的时间里，灵渠虽然进行 9 次修理，但都是局部的，小规模的，论其影响均无此次深远。

明清两朝对相思埭运河也进行了数次维修。

明代对相思埭的大规模整治维修，史载资料不多。明万历三年（公元 1575 年）“开通府江水路诸路”时，对相思埭曾作修治。著名旅行家徐霞客在广西旅行时，由桂林至苏桥是陆行；从苏桥乘船下洛清江，经永福、鹿寨至雒容；在雒容弃舟乘马至柳州。从桂林至柳州，在正常情况下，本可一水直通，但徐霞客在这条运输线上是分段而又用多种代步工具前进，当是相思埭年久失修，航运时通时断之故。

清代，是相思埭运河的黄金时代，官船、民船往来甚多，为保证运河通畅，曾进行多次整治修理。

清康熙五十三年（公元 1714 年）广西巡抚陈元龙在修灵渠的同时修竣了相思埭。

清雍正九年（公元 1731 年）两广总督鄂尔泰，自滇入粤，道百色，渡柳江，过永福，抵桂林、溯漓江而出全湘，涉历道途，眼看到旧时所建鲢鱼随一陡，“激流上下，咫尺悬殊，石梁石哽，比榔触礙”，奔流激湍，垒石多已颓圮，于是奏请修复。以后，鄂尔泰、大中丞金铁奉命亲临勘踏，相度地势，“今鲤鱼陡而外，太平、黄坭诸陡共建，以闸水者二十，礙船之石凿去者四十四处。又为广开河路，如石槽中贯，需甚出而养其源，不溃不竭，而自临入永之江脉络始贯矣[43]。这次整修工程，除疏浚河道，凿去碍航礁石外，所建 22 个陡门为：自分水塘以东，自上而下计泥湖陡、磨盘陡、鸦鹊陡、老虎陡、马溜陡、社公陡、新河陡、窖门陡、门坎陡、牛尾陡、七星陡、庙门陡、太平陡、太平脚陡等共 14 座；分水塘以西自上而下为鲨鳅陡、门山陡、鲢鱼陡、鲢鱼脚陡、高

桥陡、磨盘陡、黄泥陡、黄坭脚陡等共8座。经一年，整修竣工。此次工程结束后，设了陡工，以利于日常维修，使通航与灌溉均有利。

清雍正十三年（公元1735年），军旅赴黔征“苗”，自桂林往柳州，若经“雷塘驿”陆运，费时而劳，自分水塘（即相思埭）水运则捷而逸。于是再修相思埭是役整治的方针：“治水要通军；通军兼灌用”。

以后，在清乾隆十九年（公元1755年）和清乾隆二十九年（公元1765）又先后小修了两次。

第三节　海运的衰落

永乐年间（公元1405～1433年）明成祖朱棣为了政治上和经济上的需要，命令郑和先后七次出使西洋，组织了当时世界上规模最大的船队。船队的海舶经济保持在200艘左右，所带人员有27000多人[44]。在郑和下西洋庞大船队的影响下，安南、占城、暹逻、真腊、爪哇、满剌加、三佛齐、渤泥、天方西洋等国的官员和高贾，纷纷前来廉州交好和互市，永乐十四年（公元1416年），“交趾总兵英国公张辅言：自广东钦州天涯驿经猫尾港至涌沦、佛淘，从万宁县抵交趾多由水道，陆行只二百九十一里，比丘温故路近七驿，宜设水马驿传、以便往来，从之。于是设广东钦州之防城、佛淘二水驿，宁越、涌沦二递运所；新安县之新安、安和县之安和、东潮州东潮三水驿；至灵县之平滩水驿、平滩递运所；慈山县之水驿。改交趾嘉林县嘉林马驿、交州府泸江马驿、广东钦州天涯马驿俱为水驿”[45]。这不仅反映了明代广西与越南之间水上交通运输情况，而且也反映了明王朝与越南在政治上的密切关系。

永乐二十年，广西博白县吏王延广曾上书建议：“玉林的博白、北流、陆川、兴安四县，岁运粮九万余石输梧州、平乐等四千户所，今其地储积有余，而玉林州水行可至廉州（按：今广西合

浦），去交趾新安俱近，若从玉林及博白等县粮输廉州仓，令交趾军民自运其廉州县粮，则以输交趾新安、万宁甚便。皇太子从之”[46]。河海联运，至此已成为当时广西与交趾（今越南）物资运输、人员往来的一条便捷通道。明代永乐、宣德年间，朝廷复设福建、广东、浙江三处市舶司，同时增设“交趾、云屯市舶提举司，接西南诸国朝贡”[47]，“云屯镇在交趾新安府云屯县之云屯岩内，海中番贾舟船多聚于此，永乐中设市舶提举司”[48]。从合浦港出发，“自海面西行三百里至鸡唱入云屯镇”[49]。宣德五年（公元1430年）至成化元年（公元1465年）交趾及外国使者和明王朝进贡，多取云屯海道经廉州转达京师。“占城、暹逻诸岛的使臣、商人都必经龙门。龙门在廉州西南。廉州既是交趾等国进贡之所，又是与交趾等国互市之地。当是，廉州进口的外国货物主要为沉香、胡椒、荔枝、钻石、象牙、犀角等，而由港口输出的则以盐、鱼干、牛皮、桐油、陶瓷、铁器、丝织品、铝、桂皮等为大宗。自成化至正德年间（公元1465～1506年），广西沿海航运继续发展，但从正德以后，明王朝实行海禁政策。对外贸易严重受挫。嘉靖年间（公元1796年），廉州府海禁曾一度松弛，合浦海运得以畸形发展：“广东海道自廉州冠头岭发舟，北风利，二三日可抵安南海东府，若沿海岸西行，一日可抵钦州乌雷岭，第二天可抵白龙尾，第三天可抵玉山门，第五天抵万宁州”。接着，可“南至安阳海口，又南至多渔海口。各有支港以入交州。自白藤而入，……则经安阳县至安阳府。溯洪江至快州，经咸子关口，由富良江（红河）以入，……以海道之大路也”。“冠头岭在合浦城南八十里，穹窿如冠，西南临海，南北皆粤海船艇焉，潮长撼石如雷，相传交趾黎王葬此，交趾人每岁望海祭之”[50]。冠头岭的南北，即今北海南沥港和装卸锚地，明嘉靖以前，这里是商贾辐辏之地，海舶寄碇之所。另据《钦州志》记载：“嘉靖以前，钦州、廉州已有相当规模制陶瓷作坊，生产出来的陶瓷器，大都向东南亚出口”，“廉州府虽采取招民开垦以减田赋的办法，将农民禁锢在农业之中，约束工商的发展，并且严禁商船出海”，“但廉州商贾有时仍

以贩卖鱼盐为名，冒禁进行海外贸易”。有清一代，绣江及沿海航运事业远不如前代，与唐宋比相去甚远。这一方面是中国内地和交趾长期来形成的交通路线有所改变，另一方面，是明末至清实行闭关自守国策，造成国内商业以及广西整个商品经济不能发展的一个严重障碍。康熙二十四年（公元 1685 年）正式开海禁后，广西沿边海运虽有回升，但幅度不大。

明清两代是广西海运重大的转变时期，通过一段不正常的中西海上贸易关系和无数纠纷之后，终于被外国资本主义入侵而逐渐走向衰落。

16 世纪，葡萄牙、荷兰、英国等殖民主义者，极欲打破东西中间商人的垄断，以便直接探取东方财富之源。于是他们开始进行冒险，海上活动的性质也随之发生根本性的变化。这种海上冒险活动一开始就带有征服和掠夺的性质，其所到之处，兵戎相见，强行通商。同时，内地“莠民”不顾国格，与殖民主义者互相勾结，掳掠枪杀，严重妨碍了航运的发展。对此史籍中有详细记载。

“先是两广奸民，私通番货，勾引外夷，与进贡者混以图利，招诱亡命，略买子女，出没纵横，民受其害。参议陈伯献请禁治之，其应供（贡）番夷有依年分者，亦行阻（回）。至是右布政使吴廷举，巧辩兴利，请立一切之法，抚按官及户部皆惑而从之。不数年间，遂启佛郎机之衅，副使汪鋐尽力剿捕，仅能胜之。于是每岁造船铸铳，为守御计，所费不赀，而应供（贡）番夷皆以佛郎机故，一概阻绝，舶货不通矣。利源一启，为患无穷，廷举之罪也”[51]。

葡萄牙（明朝称佛郎机）正式到达中国南海是在公元 1517 年（明武宗正德十二年）。继葡萄牙先后来中国通商的，有西班牙、荷兰、法兰西、英吉利（英国）、美利坚（美国）、比利时（双鹰国）、普鲁士（单鹰国）、丹麦（黄旗国）、瑞内（蓝旗国）、意大利、墨西哥等，在这些“通商”的外国船中，大多数闯进了南海，关系是不正常的，有的则进行了长期的战争。

据《明史·满剌加传》记载：明政府为绥靖海疆，“行令驱逐

境，并且再申洋禁，自是安南、满剌加诸番，有司尽行阻绝”。由于明水军在沿南海一带加强海禁，所以安南、满剌加、暹逻等国商贾也不能在廉州等埠互市。正德六年（公元1511年），葡萄牙攻占了满剌加，接着跨南海用武装舰舶侵犯广州湾，占据屯门岛，杀人越货，掠夺人口。正德十一年（公元1516年），海寇又侵犯廉州沿海，遭到港内乾体营水师痛击。至此，明政府决定封闭所有通商口岸，廉州海外贸易即告停顿。

继葡萄牙之后，荷兰、英国等殖民主义者不断游弋南海，拦船劫货，贩运违禁品，干着赤裸裸的海盗罪恶勾当。同时，日本倭寇也乘机骚扰广西沿海口岸。据不完全统计，从嘉靖中至明亡，海寇先后11次在廉州沿海武装抢劫商船，洗劫商埠，使广西海贸遭受极大破坏。明嘉靖中，海禁稍弛，允许多埠互市，廉州港口冠头岭开辟往安南海东府，海阳府、太平府、新兴府的不定期直达航线[52]。从嘉靖二十七年（公元1548年）于万历三十五年（公元1607年）这50年间，海舶定期从廉州东至广东、福建、浙江沿海各埠；南可抵东南亚各国，后因屡遭海寇侵扰，海运便又中断。隆庆元年（公元1567年），明政府实行海贸改革，以“朝贡”为主要形式的官方贸易完全让位于民间贸易。除了政府严禁对日本通商外，与其他国家的贸易往来从未中断。

鸦片战争以前，清代海禁政策比明代更为严重。廉州沿海仍为“海禁”的重点海域之一。顺治十二年（公元1655年），清政府宣布廉州“严洋禁”，不准百姓私造二桅以上的帆船，私自到外洋贸易，一经抓获一律斩首。顺治十七年（公元1660年），清政府为扼杀闽粤沿海的反清斗争，廉政府“招逋赋，招民开垦，再申洋禁”[53]。并且立界设防，海船尽行烧毁，木板不许下海，如有私自出海者，一律处斩，船货没收。凡不执行海禁命令的军政官员，要革职严办，对保用人员则处以斩刑。康熙元年（公元1662年），清政府颁布“海迁”命令，派出大臣赴沿海各地监督，廉州官府也派兵强迫沿海百姓。“徙内地五十里，设排栅，严出入，以杜投济台湾之患”[54]。由于“迁海”影响，珍珠场被毁，渔民无法

出海营生，商人无法从事正常买卖。“迁海”引起了廉州人民的强烈反抗。康熙七年（公元1668年），为了缓和阶级矛盾，廉州府“弦迁海禁，尽撤排栅，改设讯台[55]，同时在沿海岸设置6个望子（墩台、瞭望哨），并于乾体置水师营，经常派出快马船在港口巡弋。清政府于康熙二十四年（公元1685年）正式开海禁[56]。这种“开禁”在形式上虽准许中外商人出入贸易，但实际上闭关锁国的政策却没有改变。康熙五十六年（分元1717年），廉州府又重申“洋禁”，并在冠头岭，八字山、大观港构筑炮台，派重兵把守，海面定期有兵船游弋，严禁中国商船往外国经商，凡偷越外洋者，“令解回正法”，对已出洋的商贾，“俱不准回籍”。乾隆年间（公元1736～1795年），政府准许前往安南易米，廉州府对此“厘定夷米进口税则”，商人贩米经商可获大利。然而，这种繁荣景象很快又由于英国等西方殖民主义者在两广沿海骚扰，政府重颁各种禁令而结束。廉州沿海的海运再度受挫。

第四节　船舶与水驿的概况

一　广西的船型及修造船

由于水域因缘，明清广西内河运输船舶及舟师战船，仍属广船系列。江南所造船舶，主要用途是漕运。闽广所造之船，则用以运送官物，御倭，以及内河运输和海洋贸易明代船舶的种类主要是：“凡舟车之制，曰黄船，以供御用；曰遮洋船，以转漕于海；曰浅船，以转漕于河，曰马船，曰风快船，以供送官物；曰备倭船，曰战船，以御寇贼”[57]。明代两广船舶中的战船大致为：福船、沙船、白艚、唬船、乌船和渔船等五种。战船主要为官办，“承委人员，铺行办料”，所役工匠，编籍匠户，“役皆永充”[58]。所役木匠，采取轮班制，实行强制性役使，劳役、生活条件相当恶劣。运输船舶多为民间制造，其规模要比战船大，制造也较为精良。除出洋商船外，民间还有名目众多的船只如黑楼船、盐船、渡船、扒

竿船等，常往返于西江和沿边各河流之间。

清代，广船制造工艺的创新不多，基本保留古代造船技术的传统，但江苏、浙江、福建等地造船技术对广船的影响依然存在。白艚、唬船、鸟船等制造技术都原出于福建、浙江和江苏，结合两广河流特点作了某些改进。鸦片战争前，公布于珠江流域的船舶大体是以下几类：艚船、拖风船、米艇、快蟹艇，以及内河运输数量众多的艨艟船舶等等。大艨艟是广西江河最常见的商船，这种有帆有橹的船只，风力、人力同时或兼而使用，有橹数条，两三人司一橹。帆又称篷，以蒲为之，故名艨艟。艨艟一般是每船置两帆，顺风时挂人字帆。常见的艨艟按其用途又分为谷船、柴炭船、盐船等。

清承明制，战船律由官方制造与维修。"自造竣架出之日起，每届三年小修，再三年大修，再三年折造。如有遭风撞礁损坏，专案奏明，分别修补"(59)。清代两广官办的造船基地分设在广东的高州、雷州和广西的廉州、龙门四处。生产任务主要是修造战船，也有修造渔船的。为了加强龙门厂修造船的管理，乾隆元年（公元1736年）三月，"龙门一协，孤悬海外，为粤东西南门户，一遇副将巡洋，都司修船等事，止有千把存营。请令现设中军都司，兼管左营事务，添设右营都司一员兼管右营事务、至修造战船，轮年赴厂"(60)。由于广西民间内河修造船情况的史料甚少，未能作更多的了解和介绍。

二　广西驿政简况

明、清时期，驿政资承前朝，有增有删。明代驿政，据《明全典》载：自京师达于四方，设有驿传，在京曰会同馆，在外曰水马驿及递运所，以便公差人员往来。广西地区每15里设置急递铺。马驿分三等。水驿亦分数等，置驿船20艘、15艘、10艘不等，每艘有水夫10名。供给制度有"丁佥"、"粮舍"两种。清代按其塞政经验结合历代驿政，在名称上有如下几种：驿、军台、赤台、站、京塘、所六种。广西内河驿政主要设驿、京塘两种。水

驿制与明相同。

明代，政府在广西建立许多水陆驿站。据载：明朝洪武年间"广西有水驿五十三，为里四千四百六十，水马驿六十四，为里四千二百六十五"[61]。部分府州县的水驿设置和设备情况详见表1-1-1。

清代广西所辖水驿站 表1-1-1

站名	船（只）	桨伕（名）	马（匹）	马伕（名）	驴（匹）	驴伕（名）	客床（铺）	备注
桂林府								志书缺设备数
临江县								
东江驿								明置望秦驿，宋改桂城驿
苏桥驿								明初移此
南宁府								
宣化县								
建武驿	6	60	6	18	4		15	明洪武3年设
凌山驿	4	40					4	隆庆6年改属新宁州，更名凌江驿
那龙驿	4	40					4	明洪武7年设
黄范驿	7	70					7	
隆安县								
那造驿	4	40					3	
横　州								
州门驿	5	50			6	6	11	
乌蛮驿	5	50					5	
永淳县								
县门驿	5	50					2	
失烟驿	5	50					5	明港武3年设
贵　县								3驿站均缺设备数
怀泽驿								明隆庆4年设，清顺治14年撤
香江驿								明撤
东津驿								清顺治14年撤

由于史籍统计资料不全，上表未予合计，但从《广西通志》记载：清初，广西水驿站接明代设置总数为："原额大船 61 只，桨船 22 只，三板快船共 263 只，共额船 346 只"[62]。雍正八年（公元 1730 年）以后，广西陆续增设塘船驿政业务，如：雍正八年，武宣讯改隶浔州协，增添哨船 4 只，塘船 12 只。

雍正十一年（公元 1733 年），庆远协增添哨舶 2 只；浔州协裁添哨船 4 只。

雍正十三年（公元 1735 年），右江镇标中营添增哨船 2 只，塘船 2 只。

乾隆元年（公元 1736 年），梧州协添设塘船 8 只，右江镇标中营添设塘船各 1 只。

乾隆六年（公元 1741 年），右江镇标中营增设塘船 8 只。

乾隆七年（公元 1742 年），将永福汛改归提中标营，增设塘船 3 只。

乾隆八年（公元 1742 年），义宁协添设哨船 2 只，融怀营添设塘船四只。

乾隆十五年（公元 1750 年），裁梧州协桨船 12 只，改为塘船 3 只。

乾隆三十一年（公元 1766 年），以思恩营榕船塘塘船 1 只，归入右江中营内河。

以上合计哨船，塘船 347 只[63]。

参 考 文 献

（1）《清实录》卷三，340 页。

（2）《梧州府志》（乾隆三十年本）卷五

（3）（4）《广东通志》卷六十六。

（5）顾裕瑞等：《北海港史》。

（6）莫乃群：《广西地方简史》。

(7) 莫炳奎：《邕宁县志·城市马头调查》。
(8)《明史》卷八十。
(9)《清实录》卷七，762页。
(10)《清实录》卷八十三，43～44页。
(11)《清实录》卷十一，1324页。
(12)《清实录》卷十四，1749页。
(13)《清实录》卷十五，1913页。
(14)《清实录》卷十五，1927页。
(15)《清实录》卷七，722页。
(16)《清实录》卷八，827页。
(17)《清实录》卷五，528页。
(18)《清实录》卷十三，1563页。
(19)《清实录》卷十五，1968页。
(20)《清实录》卷十五，1998页。
(21) 高言弘：《广西水利史》，122页。
(22)(明) 苏浚：《重修广西通去序》
(23)《清实录》卷九，958页。
(24)《清实录》卷十四，1857页。
(25)《清实录》卷十五，1918页。
(26) 吴承明：《论清代前期我国国内市场》。
(27)张先辰:《广西经济地理》民国38年版,文化供应出版社。
(28)《太平天国革命在广西调查资料汇编》31页。
(29) 徐珂：《清稗类钞》，第十七期《农商类》。
(30) 黄思彤：《粤东省例新纂》，铜铅。
(31)《粤西诗载》卷四十四。
(32)《文献通考》卷三百三十。
(33)《廉州府志》 (嘉靖) 卷四。
(34)《国榷》。
(35)(36)《明史》卷321。
(37)(明) 黄佐：《广西通志》卷十六，沟洫志，(明) 陈琏

《重修灵渠志》。

(38)《明神宗实录》。

(39)(40)(清)陈元龙《重建灵渠石堤陡门碑记》。

(41)(清)黄海《兴安县志》卷九《艺文》;鄂尔泰:《重修桂林府东西二陡河记》。

(42)蒋方正:《光安县志》卷三,梁奇通:《重修兴安陡河碑记》。

(43)张钺:《重建兴安、临桂二陡河记》。

(44)《郑和下西洋论文集》第一集,14页。

(45)(46)陶风楼校正二《校补安南弃守始末》。

(47)《明史》卷八十一。

(48)(49)《廉州府志》(乾隆)卷十四。

(50)《广东通志》(明嘉靖)卷六十七。

(51)《明武宋实录》卷一四九。

(52)《广东通志》(雍正)卷五十八。

(53)(54)(55)《合浦县志》(民国版)卷五《事记》。

(56)傅筑夫:《中国古代经济史概论》251页。

(57)《江西通志》(雍正)卷一三〇。

(58)《明史》卷七十八,食货二、赋役。

(59)《粤东省例新纂》卷六,船政。

(60)《清实录》(乾隆),龙门修造船卷九,937页。

(61)覃冠树:《广西古代史》下册。

(62)(63)《广西通志》卷一百七十八,17~18页。

第五章 鸦片战争至辛亥革命时期的水上运输

1840年鸦片战争爆发后，中国逐步沦为半殖民地半封建的国家。地处祖国南疆的广西，南临北部湾，东南、东北与粤湘连接，西北、西与黔，滇靠壤，西南又与越南毗邻。其地理位置优越，物产丰富，河流众多、航运发达。随着中国门户的洞开，广西也自然成为殖民主义者争夺和瓜分的对象，广西的民族航运业正是在这样的历史背景下艰难地发展。

第一节 广西河运两大中心的形成

随着主权外丧、五口通商、香港被割让和香港转口贸易的兴起，外国商品潮水般涌入珠江流域，内地廉价原料也源源不断流出，广西的内河航运由此发生了很大变化，出现了梧州和南宁两大航运中心。

一 道光中叶后广西河运的发展概况

近代，广西内河运输四通八达，可通行轮驳航道为5800公里。其中，各河川终年可航行汽轮的航道为2350公里，可通航民船的航道达4900公里。

从清道光中叶至同治年间（1840～1874年）广西内河水路运输以民船为主。光绪年间（1875～1909年），汽船、电船逐年增加投入，但民船仍占很大比重。

近代广西民运业历来十分落后。民船又名帆船，下水使桨，上水拉、撑、桨结合，顺风时张帆行驶。因滩多水急，下行速度很快。如逆流而上，则速度甚慢。有时，仅一滩之隔，却常常数小

时还不能渡越。咸丰元年（1851年）以后，电船、汽船、拖渡逐渐兴起。所谓电船是一种小型的机器船。这种船只能载客货，原动力机属内燃机，所用燃料为油渣。所谓汽船（拖轮）是一种小型的机器船，但其自身不能装载客、货，仅可拖带“渡船”的航行，这种船的原动力为蒸汽机，以煤或木炭为燃料。拖渡是一种拖船，即驳船，其本身没有机动力，靠汽轮或电船拖带航行。

据载，西江通航轮船由广州至梧州，最早是咸丰九年（1859年）1月，“有英佛各国火轮等船只多艘，共载兵1000余名，由广东省城驶至肇庆，并分出船只，于1月22日，驶至梧州城外”[1]。光绪年间（1875～1909年），轮船和拖渡已不定期航行于梧州至广州、香港，梧州至南宁或柳州和南宁至龙州。轮船和汽船的航速，较民船快数倍。在枯水期及逆流航行时，则较民船快10倍以上。但当时，广西各河流行驶的电船，受险滩等因素的影响较大，特别是枯水期，在柳江、左江、右江等河川，“过滩时常须完全停止机车，用缆绳卷绞以过。每过一滩，动辄数小时，万一搁浅，则即需耽误数日”[2]。其原因是，广西的河川，经流山谷之间，河面狭窄，河床坡度起伏无定，河底多系石灰石和沙质，险滩也就特别多。因此，疏浚航道、治理滩险，是改变广西水运交通状况的根本。然而，清政府对此治理无方，影响了广西航运的发展速度。据载，至20世纪初，广西电船的总载重量为2500吨，汽船总载重量为2500吨，民船载重量为62900吨，分布于5800公里的水道。尽管广西内河运输的力量仍比较薄弱，但由于航运工具的改变，广西航运业较古代仍有一定的发展。

广西境内的河流，分布较为均匀，纵横贯注，宛如网脉。近代，广西利用内河运输通过80多个县，其中，以西江为主干，以梧州为枢纽，从梧州溯桂江而上，可达湖南；由梧州经浔江而上，溯黔江、柳江、红水河可抵贵州；溯郁江，经右江可至云南，经左江可到越南。由梧州东下西江，可通广州及香港。清末广西内河运输共开辟了九条主要航线。

其一梧粤航线（西江航线）。西江上承浔、桂二江，由梧州东

流入粤，其河面宽阔，航行便利，“船只吃水深度在 2 米以内者，终年可行驶”[3]。1897 年，梧州被迫“开放”后，处国航商和梧州商人先后开辟了梧州至广州、香港的定期客货轮航线。

其二桂梧线（桂林至梧州）。这一航线从桂林（清末时的广西省会）经过阳朔、平乐、昭平直达梧州，计程 360 公里。涨水期（5～6 月），电船可自梧州通到平乐，有时可直达桂林。桂江流域，农副产品颇丰富，故航运较为频繁，输出货物以青麻、牛皮、桐油、茶油、药材为大宗。

其三八贺航线（扶隆至贺县）。贺江源出富川，经过贺县、信都抵封开归入西江。其中扶隆至贺县 125 公里，可通航载重 50 吨的电船。八贺一带，矿产丰富。其矿产输出和食盐、棉纱输入，主要靠民船运输。

其四平恭航线（恭城至平乐至梧州）。茶江源出湖南的永明，南流到恭城，下流至平乐，会合漓江至梧州。其中，平乐至梧州水程 260 公里，可通航载重 45 吨的小船，主要运输茶油和矿产出口。

其五长古、柳长、柳桂航线（古宜至长安、长安至柳州、柳州至桂平）。融江源出贵州省的独山县，经富禄到长安镇，是为长古线。由长安再向南至柳州，为长柳线，水程 121 公里，可行驶电船，运输较频繁。但这一航线河底多暗礁，航行颇受威胁。自柳州经象县、石龙、武宣而至桂平，称为柳桂线。其中，柳州至石龙水程 190.5 公里，石龙至桂平 184.5 公里，加上长柳线总计从长安至桂平水程 496 公里。柳桂线航运更见繁盛，多通电船。枯水期，电船仍航行在石龙与桂平之间。

其六邕梧线（南宁至梧州）由南宁经横县、贵县、桂平、平南、藤县而至梧州，水程 554 公里。电船直达，往返需 6 至 7 天。故该线为广西内河运输的主要干线，客货运输极繁忙。

其七邕百线（南宁至百色）。右江经百色、田阳、田东、平果、隆安而达南宁，计水程 418 公里，电船可直达。

其八邕龙线（南宁至龙州）。左江经龙州、崇左、扶绥而达南

宁，水程360公里，可通电船、拖渡，多运输农副产品和木材。

其九郁浦线（玉林至合浦）。南流江上承定川河，自玉林经博白、沙河至合浦，水程约150多公里。由合浦至北海海路约20多公里。这一航线以通航民船为主，出口货物为粮食等农副产品，输入货物为鱼、盐和外国货，是北海港集散内地货物的干线之一。

近代广西内河运输的发展，促使河傍都市城镇兴起。沿江各地多有墟镇，成为内地农副矿产品及外货的集散场所。随着航运的发展则必然形成较大的商埠，例如梧州、桂林、柳州、南宁、龙州、百色、合浦。其中，南宁、梧州在被迫对外开放后，一度发展成为广西内河运输的两大中心。

二　南宁和梧州成为广西内河运输的两大中心

广西内河以桂江、郁江、柳江、左江、右江、浔江、西江、南流江、红水河为主要运输航线。其中，郁江、浔江、西江为干线。即以南宁和梧州为内河运输的中心。

梧州位于浔江与桂江交汇之处，扼西江上游，支线纵横交错，贯注全省，因而，梧州成为广西内河运输的主要对外门户。近代，由梧州“计到香港及广东省城由海关所定之河道约700里”[(4)]。从梧州经广东都城、肇庆、顺德、中山等县市至磨刀门出海，长360公里。其中，梧州至思贤溪长约222公里，是西江航运价值最高的河段，这一区段，河宽600至1000米，水深2.5～3米，可通航500～1000吨级船舶。光绪年间(1875～1909年)，外商乘船经肇庆抵梧州，认为其航运条件，“胜于美国之合顺江、德国之黎江也”[(5)]。

近代，由于梧州航运条件优越，中外航商先后在梧州开辟了十条不定期客货运输航线。其中，有三条航线因船舶航行于西江，故俗称“下河线”。这三条下河线是：

（一）梧穗线（梧州至广州港）。

梧州至广州水程365公里，光绪28年（1902年）前，主要有“穗兴祥”拖渡和帆船往来行驶。续后有“广盛”、“和贵”、“广泰”、“西南”、“南宁”等较大型的机动客货船行驶。

（二）梧港线（梧州至香港线）。

梧州至香港水程为436公里。光绪年间始有“振安”、“振威”两艘机动客货船往来。继而，又有“和平”、“和桂”两艘船身较大的客货轮船来往。船商主要为太古、渣甸洋行和西兴轮船公司。

（三）梧江线（梧州至江门线）。

由梧州至江门水程约304公里。水道经梧州下滩的鸡笼州，再过甘竹滩，即达江门，江门是四邑的咽喉。由江门可出海通香港、澳门，广西的部分土货由此出口。

太古、渣甸等外国轮船公司的势力在梧州不断渗透，并逐渐垄断“下河线”的客货运输。梧州的民族资本家为了生存，奋起抗争，创办了西江、和兴等轮船公司，它们以梧州为基地，在广西境内开辟了梧柳（梧州——柳州）、梧邕（梧州——南宁）、梧贵（梧州——贵县）、梧长（梧州——柳州——长安镇）、梧桂（梧州——桂林）、梧平（梧州——平乐）、梧都（梧州——都城）等7条主要的不定期航线。

其中，梧柳线由梧州经藤县、平南至桂平，折而入柳江，复经武宣、象州达柳州。光绪年间始通电船。（1875～1909年）计有“电生”、“电财”、“电贵”等10余艘电船经常来往梧州、柳州之间。这一区段可通载重145吨的电船。

另外，梧邕线自梧州经藤县、平南、桂平、横县、贵县抵南宁。晚清，这一航线从梧州至桂平，从桂平至南宁，已分别通航载重145吨和129吨的电船。

由以上航线的开辟可以看出清末期间的梧州已成为广西内河运输的枢纽。

南宁位于左、右江交汇之处，水上交通十分便利。由南宁溯左江而上，经崇左等县，可达中越边境重镇龙州。由南宁溯右江而上，经隆安、田东、田阳等县，可达西部军事重镇百色。由南宁顺郁江而下，则东可经桂平，梧州，直达广州、香港。在邕柳公路未修通以前，南宁与柳州的交通全依赖水路，由南宁沿郁江

至桂平，转溯黔江，柳江而至柳州。

南宁也是一个重要的转运港。光绪年间（1875～1909年），梧州与南宁之间所行的轮船，“普通均在一百匹马力左右”。而南宁至龙州和百色之间所航行的轮船，“马力普通为六十至八十”。因此，郁江上下游的轮船不能直达。“诸凡乘客货物，往来于各地者，务须在南宁换船”[6]。另外，由北海进口的洋货，大都由拖渡运抵钦州的小董（或沙井），然后改由陆路运往南宁，再运销云南、贵州两省。光绪年间（1875～1909年），每年由北海运抵南宁转口销往内地的货物，估值约二三百万银元。因而，南宁无形中成为广西中部的一个主要商品集散地，这也是南宁发达起来的因素。所以，清末，南宁被辟为对外通商口岸。民国初年（1921年），广西省会由桂林迁南宁，促使南宁逐渐成为广西政治、经济、交通的中心。

第二节　桂南和粤西海运基地的出现

鸦片战争爆发后，外国殖民主义者加紧在政治、经济上入侵广西，使广西海上交通条件发生了很大的变化。历史上，北海曾属广西管辖。进入清朝后，今广西北海等沿海地区划给广东，广西只能以北海作为出海口。咸丰年间（1851～1861年），北海是滇桂黔和粤西的货物集散地，从而使北海成为桂南和粤西的海运基地。

一　滇桂黔和粤西商贾云集的北海

北海南临北部湾，面向港、澳和东南亚，背靠滇桂黔和粤西，地理位置十分优越，是一个以货物集散为主要功能的港口城市。《南京条约》签订后，中国的门户洞开，西方列强以澳门、香港为基地，加强对北海的经济掠夺，据海关档案记载：“在1846年里，来自西南地区的北海、会豪和静北等地的舢板（木船）开始了对香港的繁荣的贸易”[7]。由香港、澳门等地输入的棉花、鸦片、煤

油等货物，充斥北海口岸及其内地市场。据清萌梁鸿勋撰写的《北海杂录·原始》记载："咸丰初，红巾匪乱，西江梗塞，凡广西之北流、郁林、南宁、百色、归顺州、龙州及云南、贵州之货物，均由澳门用头艋船载运来往，且无关税厘金，货物出入，各从其便，是时即有一卡，然入口货只抽棉花、洋药，出口货只抽纱纸、八角，因此大为兴旺"。

海上交通和对外贸易的发展，促使北海成为粤西的商业中心。商业的兴旺，又促进了北海的建设。至同治年间（1862～1874年），这里却变成繁荣的城市。北海商铺货栈林立，经营长途贩运的内地众客商，以及香港、澳门、海防的推销商，都活跃在北海的市场。正如《北海杂录·商务》记载："本埠生意，则以同治年间为最旺。斯时转运货物，俱是头艋船，入口则花纱，疋头，呢羽，鸦片、药材。出口则麦油、靛青、食糖、纱纸、八角、八角油、桂通、云南锡板、牛皮。所以，新关一开，每年即有饷银数万两"。不难看出，北海已逐渐变成舟车辐辏，履冠云集的商业城市。

北海对外贸易的发展，也促进了内地经济的发展。小江生产的瓷器，质优价廉，除畅销广州、雷州、琼州外，还出口至新加坡等南洋地区。北塞、张黄等处生产的铁器，也经北海港销往南洋。

合浦的烟花、爆竹一直在东南亚享有盛誉，是出口的传统商品。同时，久负盛名的武利白糖和钦州赤糖，也主要是由北海港销往香港或上海的。同治年间（1862～1874年），北海大小渔船约600余艘。海味亦是出口的大宗货物。钦州、防城、东兴、安铺等处的海味，均运抵北海集中，再运销香港或广州。众多的土产货物，为北海港的处贸出口提供了充足的货源。

从咸丰元年（1851年）起，葡萄牙在澳门的经纪人，先后共投资建了近20艘头艋船，定期航行澳门与北海之间，把大量的洋货销入滇、桂、黔和粤西，并通过代理商收购当地的土特产，运回澳门，再转运至欧洲。此后，英国商人也竭力利用北海打进中

国大西南的市场，同治二年（1863年），清廷准英轮暂时停泊北海，“用民船上下货物”。除洋货半税单照章查验外，土货只准上船，“不准卸卖”。当时，北海虽未正式辟为对外开放口岸，但是，英轮已经在北海横行。然而，由于港口没有深水码头，英轮吃水深，不能象头艋船那样靠岸装卸，便只好雇民船驳运上下货物。以后，英轮定期往来于北海、水东、电白诸港，从事沿岸贸易。

同治年间（1862～1874年），北海海关由粤海关管辖，1871年，粤海关监督公布了一项实际已秘密执行多年的规定："所有为外国人装载货物的中国华南地区舢板，如欲从中国的任何港口驶往香港，必须在去香港之前首先在北海或广州报关"[8]。同时，又派兵船在香港附近水域巡逻，搜查来往于香港的每一艘船只，捕捉那些没有在广州或北海领有执照的船主。由于粤海关用封锁的办法，这样驶抵北海港贸易的往来船只不断增加。

从道光九年（1829年）至光绪九年（1878年）的50年间，由于殖民主义的侵略，外国商品和外国资本相继打进北海市场，加上本地民族工商业的兴旺，促使北海变成了滇桂黔和粤西重要的货物集散地。

二 广西海上运输的发展

清末，广西以北海作为出海口，客观上促进了海上运输的发展。近代的北海港，处于南流江入海口之南，扼船舶入廉州湾之口，港湾长11公里、宽36公里、港口水深经常保持6米左右，船舶出入方便，是一个通商的良好港口。

北海港以外沙为间隔，将港口分为外港和内港。内港，古代称“冠头岭内”，近代称为“外沙内港”今红坎村至水厂一带水域，在道光年间（1821～1850年）已由沧海变桑田，故内港缩成一个狭长带形的水域，从龙皇码头一直至地角水门，长约3公里，以停泊中国的商船和渔船为主。外港，古代称为“水湾”，近代称为“锚地”，它利用一条长20余公里，水深－5至－10米的天然深槽停泊轮船。锚地主要位置，随着航海技术的提高，以及海上交通

的发展而变化。1876 年以前，抵港船只以红单大帆船为主，载重 200 吨，吃水深，潮涨时靠岸边装卸货物甚为容易。1876 年以后，随着抵港船舶吨位增大，轮船吃水也较深，停泊点便逐渐南移到地角咀一带水域（即今装卸锚地），当时，在龙王庙至金鱼巷口一带建有简易驳岸或步级码头，没有起重设备，全靠人力肩挑。

鸦片战争后，港口的水上交通运输发展较快。清末，北海港区域内的内河帆船运输共有 8 条航线。其一，由龙王庙码头经乾体直抵廉城的老哥渡，或直达西场、党江。其二，由港口溯南流江而上，拖渡直达今玉林的船埠和福旺江的小江墟（今广西浦北县城）。其三，由北海经榕根港而上，可达白沙墟河头，水涨时则直达博白。其四，由龙王庙码头抵大观港溯江而上，可达钦州的平银渡。其五，由北海经钦州龙门港，溯钦州抵沙井和灵山陆屋等处。其六，由北海直驶防城，东兴。其七，由北海直抵石头埠和安铺。其八，由龙王庙码头直达涠洲岛，主要运输海味(9)。当时，云南、贵州的一部分货物，以及广西百色、南宁、玉林等地区，和广东的钦廉、高州地区的土货，主要由上述八条航线的拖渡源源运来北海港，再从北海采办洋布、洋纱、煤油、五金等进口货，销回内地。清末进出北海港的拖渡，每年超过 2000 艘次。

据《北海杂录·港海》记载："中国口岸，轮进出，北海亦称便易，以海面深广，并无暗礁险故也，下碇处离海关仅三四浬，水涨抵岸甚易"。同时，还记载，北海港区域内的"西场港口，水深六尺，龙门港口，水深一丈六尺；鱼冲港口，水深一丈一尺，防城港口，水深九尺；石头埠港口，水深一丈八尺；安铺港口，水深一丈六尺；廉州、钦州"俱籍北海为门户"进出口货物。为了进一步控制北海附近的这些良港，北海关规定，港口范围从东兴中越边界至雷州半岛西侧的海域，从而使北海港区域除了北海埠以外，还包括北海以西的西场、大观港、龙门港、鱼冲港、防城港、安铺港口等钦廉所属各港。

近代北海港对外航线上的运输，由帆船和轮船共同承担。帆船航线以头艋船（官方称"红单大帆船"）运输为主。头艋船有载

重30万司斤（折合176吨）和50万司斤（折合为295吨）两种，是当时国内较为先进的海船之一。头号头艋船船体长约33米，宽约8米。在北海的航商中，大约拥有40艘头艋船。帆船的外海航线共有七条。其一，北海至广州线。其二，北海至潮州（今广东汕头）线。其三，北海至江门、陈村线。其四，北海至琼州（今海南海口）线。其五，北海至澳门、香港线。其六，北海至海防线。其七，北海至新加坡线，回程由新加坡抵榆林、海口、再返回北海，这七条帆船运输路线中，以北海至琼州线最为繁忙，每年互相来往船只为500艘次左右。其次为北海至海防线和北海至香港、澳门线，这两条航线后来由于外国轮船排斥，帆船运输逐渐衰落。

外国商轮最早是在同治年间（1862～1874所）抵北海港的。1863年，英轮抵港口，并用民船上下货物。1876年，北海辟为通商口岸后，英、法、德、葡、日、奥、丹、美等国船舶相继驶入，他们操纵了海关大权，亦逐渐垄断了当地航业。外国航商先后以北海港为中途站和终点站，共开辟了八条定期或不定期的轮船航线：

（一）上海—福州—厦门—汕头—香港—广州—海口—北海—海防线。

（二）香港—海口—北海—海防线。

（三）香港—广州湾—海口—北海—海防线。

（四）香港—海口—北海线。

（五）广州—香港—海口—北海线。

（六）香港—海口—北海—海防—新加坡—威泗水—仰光线。

（七）大阪—台北—基隆—香港—海口—北海—海防线。

（八）海参崴—上海—香港—海口—北海—海防线。

在这八条航线中，除第四、五两条航线由中国招商局和香港船舶来往外，其余各线均为外轮控制。其中，第一、二、六条航线主要由英国太古、怡和轮船公司和德国的船只来往。第三条航线，主要由法国轮船来往。第七条航线主要由日本大阪轮船公司

的船只来往。第八条航线则由俄国船只来往[10]。当时，英、美、俄、德、日、法等几十个国家和地区的货物输入广西，主要由上海、香港、澳门、海防和新加坡中转。

北海港由于内河和海上运输畅达，因此成为近代中国南方的一个重要海运基地和对外贸易口岸。

第三节　北海开埠对航运的影响

第二次鸦片战争以后，英法等列强加紧争夺在中国大西南的势力范围，1876 年英国迫使清廷签订《烟台条约》，北海正式对外通商。

一　《中英烟台条约》的签订及其对北海的影响

19 世纪 50 年代以来，英法等国殖民主义者挑起了第二次鸦片战争。侵略者除勒索更多的赔款外，又企图扩大势力范围。1873 年，法国军队攻破河内，企图以此为跳板侵入我国西南。光绪元年（1875 年 2 月）。英国使馆译员马嘉理事先不通知当地政府，擅自引英军武装探路部队 200 多人，荷枪实弹由缅甸进入云南。这种赤裸裸的侵略行为，引起当地人民的警惕和反抗。当地百姓主动组织起来，阴拦英兵。英兵持枪对当地百姓进行恫吓，并打死一名中国居民。当地百姓奋起自卫，马嘉里当场被愤怒的群众打死，这就是所谓的“马嘉理事件”。

1876 年 7 月 28 日，李鸿章奉旨抵烟台，与威妥玛就“马嘉理一案”进行谈判。为了增加谈判桌上的力量，英德两国各派出了一支巡洋舰驶抵烟台海面，对清廷进行武力恫吓。英、俄、德、日、奥、美六国驻京使臣，也以观察员资格抵烟台出席会议，一齐向清廷施加压力。

在各国的武力讹诈下，9 月 13 日李鸿章和威妥玛达成协议，并在《烟台条约》上签字。

《烟台条约》中规定：“所有现在通商各口岸，按前定各条约，

有不应抽收洋货厘金之界，兹由威大臣议请本国，准以各口租界作免收洋货厘金之处，俾免漫无限制；随电中国议准在湖北宜昌、安徽芜湖、浙江温州、广东北海四处添开通商口岸，作为领事官驻札处所”[11]。《烟台条约》实质上扩大了列强在中国的商界特权，断送了中国港口的自主权，为殖民主义进一步入侵提供了便利。此后，北海正式辟为对外通商口岸。英法德奥日美相继在此设立租界、领事府、商行、教会、医院、学校和飞机场。

1877 年 3 月 18 日。英国政府迫不及待地派官员抵北海设领事府。接着总税务司赫德派英人李华达抵北海出任北海关（俗称“洋关”）税务司。4 月 1 日，一艘英轮抵北海港装货，由北海关首任总税务司李华达向航运界宣布，北海正式开埠通商。此后，外国航商蜂拥而至，他们认为：“北海的开港也许比其他各地重要些，因为它和海南岛的琼州、东京的海防相似。这三个港口合起来，足以给轮船的经营全面海运的良好机会”[12]。

北海是一个风景优美的海滨城市，英德法等国的外交官员和商人更视北海为“乐土”他们利用手中掌握的海关大权、港务大权和航运大权，操纵北海的经济命脉。他们利用了不平等条约中关于“严查偷漏，判定口界，派人指泊船只及分设浮桩、号船、塔表、望楼等事”的条文，取得了对北海港航管理的大权，并在北海关内设理船厅机构，专管港口航运业务。于是，港口航运大权丧失殆尽。

航标，是引导和助船舶航行的港口重要设施。北海港阔水深，只有一条天然深槽直通北部湾，航标设施更为重要。1879 年，英国人派员对港口进行勘探，由英籍“纳彼”船船长麦彼（HMS）绘制出精确的北海港港图。1881 年 7 月 15 日英国伦敦皇家海军公布了北海港海图。并在 1884 年 10 月至 1903 年 2 月先后六次再版。为了利于外国轮船航行，他们首先在北海地角村北面附近的网门水域（今北海装卸锚地）设立三个浮标。这是殖民主义入侵港口的历史见证。

协定关税、领事裁权和片面的最惠国待遇，是束缚半殖民地

国家的三条重要链索。英国在把持北海关后，立即侵占税收大权。运输船舶抵北海港后，船主要在一日之内将船牌、舱口单各件交领事官，并于次日通知监督官，将船名、装载吨数及装载货物查验。如过限期，则对船主每日罚银五十两。北海关税务司接到领事官详细照会后，才批准发给开舱单。倘船主未领开舱单，擅自卸货，即罚银五百两，并没收卸下货物。按照这个规定，北海港务监督大权完全由外国人把持。外国商船抵港，并不报告地方政府和北滋常关，而是报各英、法、德驻北海领事府，地方官员则无权派员到洋船上验货。结果，外商在北海进出口货物，“只纳税，不纳厘”。华商进出洋土货，“既纳税又纳厘”。均须缴纳炮台费，且比厘金尤重[13]，这样，北海埠华商由于税收负担甚重，必然无法与洋商竞争。因此，北海关便成为殖民主义推销洋货和掠夺原料的工具。

1885年，中法战争重新爆发。3月7日，法国正式通知各国宣布对北海实施军事封锁。3月14日，法国军舰开到港外地角的尖端，并在那里下碇，擅自检查来往船只，实行所谓”禁运”。于是，北海埠宣布戒严。虽然中国轮船因法国封锁暂停抵北海港，但是中国帆船“仍能维持北海与钦州和安铺的交通”[14]。北部湾内港汊众多，帆船行驶浅水航道，法军舰吃水深无法进去。所以，北海港的海上交通运输并未因此停顿。

1885年4月，中法停战。1885年5月11日，李鸿章与法国政府代表巴德签订了《中法天津条约》和《滇粤边界通商条约》。其中规定：“中国设关通商，话法设立领事”，“两国领事驻扎及商民通商，均须优待”，“出口货照税则三分减一，进口货照税则五分减一”。

5月12日，北海港海上封锁正式解除后，法国政府便派大批人马抵北海建领事府、商行，并代理葡萄牙在北海的商务。

由于梧州尚未开埠，所以来往广西南宁、柳州、龙州、贵县、玉林，以及云南、贵州的货物，皆由北海集散，北海的海上交通和对外贸易发展很快，“交易的数量和规模，在短期内迅速递

增”[15]。法国势力侵入后，北海的海外贸易和航运呈现出畸形繁荣。

二　外商对北海航业的争夺和控制

1889年前后，英、法、德、日、丹、俄等国商家纷纷相继兴建商行，操纵北海的经济命脉。他们以北海港为中转站，先后开辟了北海至香港、海口、广州、汕头、上海、海防、新加坡、基隆等8条定期或不定期的轮船航线。美国、法国、德国、日本、英国、印度、新加坡、安南等20多个国家和地区的货物输入北海，再转输上海、香港或新加坡。1890年，据北海关副税务司余德记载，“本口货物，多系输往广西南宁府转运云、贵两省销售。虽路远费繁，而贸易仍逐见畅旺”。从1887年至1891年的五年期间，洋货进口估值关平银1605万两，土货出口总值有454万两，2059万两关平银。

北海的对外贸易，以海上航运为主。当时，抵港外轮，其国籍主要的德国、丹麦、法国、日本、英国和挪威，以德国占首位其次为丹麦和法国。

北海港外轮运输情况统计表

1890年～1899年　　表5 3

项目 / 年份	外轮进出（艘次）	船舶吨位（吨）	各国轮船吨位所占比例（百分比）						旅客人数	
			德国	丹麦	法国	挪威		英国	入境	出境
1890	245	122000							1700	3000
1891	224	109000	60%	39%		1%			1225	2700
1892	203	89300	51%	47%		1%			1600	1400
1893	285	128000	49%	49%	1%	1%			2037	1883
1894	212	86000							1931	1700
1895	204	105000	38%	56%	3%				1761	3541
1896	330	186602	39%	30%	29%	1%			2300	2221

续上表

项目 年份	外轮进出（艘次）	船舶吨位（吨）	各国轮船吨位所占比例（百分比）						旅客人数	
			德国	丹麦	法国	挪威		英国	入境	出境
1897	214	113732	39%	24%	36%				共 3970	
1898	210	108000							1911	3237
1899	196	113800	35%		63%				2155	6098
合计	2323	1161434							46294	

（据 1890～1899 年《华洋贸易关册、北海口》编制）

从表5·3·1中反映出，1890～1899 年这十年间，抵港外轮达 2000 余艘次，船舶吨位 116 万吨。1895 年以前，当地轮船输入由德国和丹麦两国垄断。正如 1890 年的海关记载："查轮船挂中国旗者绝无。惟挂德国、丹麦者居多，其船共二百二十二艘，合计十万吨"[16]。德国商人自 1886 年在北海设森宝洋行和捷成洋行后，其商务在此甚为兴旺，法商孖地洋行次之。然而，光绪二十八年（1902 年）以前，"德国初无驻北海领事官，所有该国通商事务，由英领事代理"[17]。所以，北海商务实质操在英国之手。

由于德国和丹麦轮船控制着北海的海上运输，并排斥他国轮船，他们可以任意提高运价。1895 所，运费比上年提高了 30%，结果，"船少货多，竟获厚利"[18]。1896 年，法国轮船公司加强在北海与德国、丹麦轮船竞争，彼此争揽生意，"运价逐减，跌落靡定"。这种海上运输的竞争情况，一直持续了两年。1897 年抵港船只，德国 84 艘次，法国 78 艘次，丹麦 52 艘次，三国在北海港航业的实力不相上下。为了获得高额利润，避免两败俱伤，三国轮船公司共同协商，次年将往来香港与北海之间的轮船，安排一部分抵海防运输。因而，抵港外轮"故见稀少"。船只虽然减少，"而载货脚费犹见增多"，三国的航商都在北海获取了厚利。1899 年，法国航商以越南为基地，利用海防接近北海的优势，逐渐排斥丹麦和德国，垄断了北海的港口运输。是年，外轮进口共 98 艘，

吨位 56000 余吨。其中，挂法国旗者占 35960 余吨，挂德国旗者 19840 余吨。"未有如以前争揽生意之甚，船每耽延数日始行到口，故皆满载而去。因船小不敷，故脚费较昂于前也"[19]。结果是本地商人只好将货物托给法轮运输，任其盘剥。光绪二十三年（1897年）梧州开埠通商。然而，当时自梧州至南宁的道路崎岖，往来不便。所以，广西南宁货物，仍取道于北海为输出入口岸。对此，北海关税务司马士记载：广西的进口货物，"由香港水路至北海可以保险，即自北海陆运货至南宁亦颇相宜，供无意外之患，且较捷于西江，故皆假道于此海"[20]。由于北海是滇、桂、黔货物的主要集散地，所以外轮出进港口平均每年有 230 艘次。

当时，北海对外贸易兴旺的原因，主要是航运发达。每当外轮抵港卸下洋货后，即有一部分用帆船运抵钦州，经钦埠转运南宁销往云南、贵州。钦州的龙门港，位于钦州出海口，是广西货物运出海最近之处。然而，因港内水浅，大轮船不宜驶入，所以，"钦州亦借北海当门户"。当时钦州地区居民约 6 万人，商业区在钦江右岸，"一千担至一千五百担载运量的帆船，可以在钦江起卸"[21]。当时，由北海进口经南宁转运云、贵的货物，则全部在钦州打包，再用手推车、牛车、人力肩挑运往南宁。同样，云南、贵州和广西的出口土货，亦由南宁转运经钦州用帆船运抵北海港集中，然后再装上外国轮船。

北海的帆船虽然在与轮船的竞争中失败，但它并没有退出当地航运的历史舞台。帆船具有体小、靠岸容易的特点。此外，由于钦州、安铺等港口水较浅，大轮船不易停泊，因此，帆船仍维持北海与廉州、钦州、东兴、安铺等处的运输，甚至有时抵海口、江门、广州、汕头、新加坡等处运输，形成了轮船与帆船运输在北海并存的局面。光绪年间（1875～1909 年），钦州商业颇为繁盛，"钦埠与北海、省佛商货交通，成一航行极大路线，常有大三桅船，名红单船，载洋纱、布匹、药材、杂货，一到龙门候潮，可上溯到沙井湾泊"。帆船可将货物运抵小董和陆屋等处销入内地。尤其南宁与小董之间的陆路运输较为通畅"常有伕千数百，肩挑货物，

不绝如缕”[22]。从中可反映出由北海经钦州抵南宁这条贸易路线的兴旺，外国货物源源从北海输入中国西南地区。

另外，北海至玉林船埠也是一条重要的运输航线。玉林地区的土货，由水路进入北海港的贸易路线，起站点是船埠。从玉林陆运 15 公里到船埠，再改由船载运，沿南流江抵廉州，再由北海出口。同时，北海至安铺线，也是一条重要的帆船运输线。在广州湾尚未开放前，广东高，雷地区的货物，亦由帆船运来北海集中出口。北海与钦州、玉林船埠、安铺之间的民船运输，在外轮的排斥下艰难地发展，每年进出港口帆船达 2000 余艘。

1890 年后，法商孖地洋行为了与德商捷成洋行竞争，孖地洋行的船只，常由北海直驶香港，本地商人则因捷成洋行的轮船常抵海口，耽误时日，恐出口的生猪、家禽等货遭受损失，所以多将土货大部分交给法商的船只运达香港。因而，抵北海港口外轮中，法国籍居首位。1903 年，除了法、德两国轮船抵北海港外，还有俄、奥、荷和中国招商局的轮船来北海。法商和德商为了避免因竞争而两败俱伤，便订立攻守同盟。特别是在 1905 年前后，日、俄两国忙于战争，法、德两国航商便共同垄断了北海航业，“各上生意，脚价平均，闻皆获益[23]。

外轮进出北海港统计表

(1900 年～1911 年)　　表 5 3 2

年份	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
艘次	222	311	326	329	243	238	235
吨位	126210	19656	207911	211791	153317	147000	146648
年份	1907	1908	1909	1910	1911		
艘次	327	292	285	196	239		
吨位	244120	230200	211188	161066	182199		

（据 1990 年至 1911 年《华洋贸易关册·北海口》编制）

1908 年，清政府行将崩溃，社会动荡不安，生产下降，商业萎缩，货源减少，北海航业随之开始萧条。

第四节 龙州的开埠

龙州地处广西西南边境，东邻崇左县，西与越南接壤，是祖国南疆重镇。中法战争结束后，根据《中法商务专条》，1887 年 6 月，龙州被迫辟为对外商埠，成为中国西南与海外商品交流通道之一，商业的发展曾一度较前期兴旺。然而，由于各种原因，开埠后的龙州航运和外贸发展仍较为缓慢。

一 龙州辟为通商口岸

龙州居左江上游,左江主流横贯全境。境内共有左江、明江、水口河、平而河等 4 条干流,水网纵横,航运十分有利。夏季水涨时可通小轮,平时通航木船。在中法战争期间,广西提督苏元春率领边军驻在龙州、凭祥、水口一带。由于军事需要,苏元春组织新修和整修了 1000 多里的军行道,还整治了边境河运干线——明江,形成了以龙州为中心的水陆运输网络。于是,南疆军事重地龙州很快成为"烟户相望,商贾辐辏"的大市镇。

中法战争结束后，法国认识到龙州地理位置的重要，急欲将其作为进入中国西南的通道。1885 年 4 月，中、法签订了《滇粤边界通商条约》。条约规定："保胜以上某处，谅山以北某处，中国设关通商，均须优待"。"谅山以北某处"，实际上是指龙州。《中法续议商务专条》签订后，龙州正式辟为对外通商口岸。法国在战场上失败，在不平等条约中反而得到好处。此后，龙州成为广西西南部对外开放的通道，一度促进了左江航运的发展。1890 年前，龙州的进出口贸易总值每年约 27.5 万银元。洋货进口主要以印度棉纱，各色标布、日本火柴、美国煤油为大宗。这些货物，主要由越南海防和北海运进，然后由民船分销到北圻和龙州附近的乡镇。尽管龙州的对外贸易微不足道，但法国把越南作为殖民地后，极力想打开一条从越南进入中国的通道。于是，他们筹建谅山至龙州的铁路，企图把"龙州变成从广西的入口关。1889 年

6月1日，龙州关正式成立，首任关署税务司为宾格纳（译音）。同年，法国在龙州设领事府。为了扩大势力范围，加强军事影响，每年夏季盛水期，英法都派兵舰来往南宁、龙州、梧州之间。

当时，由于西江内河运输尚属落后，相反，海运则比较发达海轮速度也比河轮速度快，因此，货物经香港——北海——南宁线，比香港——广州——南宁线更为便捷，南宁的货物主要由北海进口。龙州开放后，法国商人和当地商人力图改变商旅们原来经过北海往来南宁及滇东地区的商路，而使它转向龙州"[24]。于是，法国抓紧在越南动工，修建通向广西的铁路。当地商人则注意发展龙州与南宁的内河运输，于光绪二十四年（1898年），修建了航运小码头。

然而，龙州的对外贸易受当地经济状况和交通条件的制约，发展速度并不快，其原因有四：其一，清末的广西是贫困的落后地区，生产力水平低下。龙州及其附近也是一样，"百姓除去购买生活必需品以外，并无余资能购买他物，所以龙州的贸易不象是会增加的"[25]。其二，龙州的民族资产阶级势单力薄，无法发展工业。而且，由海防进口龙州的货物，比由北海进口的货物，关税高一至五倍。"捐税成为比礁石和险滩更坏的障碍物"[26]。其三，龙州航运不够发达。夏季水涨时，左江可通航小轮船。秋冬季枯水期，一般都是利用载重十多吨的民船运输。运力有限，影响了龙州对外贸易的发展。其四，海防——河内——谅山——龙州——南宁铁路修筑工程进展缓慢。尽管海防至龙州只有数百里，但由于山路崎岖，所以，来往龙州的货物极少。

由于上述四个原因，龙州在开放初期经济发展十分缓慢。

二　开埠后龙州航运和贸易的缓慢发展

龙州作为广西对外开放的门户之一，临近东南亚，首先自然加强与港澳和东南亚国家的联系和贸易来往。龙州对外贸易的交通路线主要有三条。

第一条是由龙州直下广州的内河航运路线。即由龙州乘船沿

左江下南宁，再沿郁江抵桂平，又沿浔江抵梧州，再沿西江抵广州，往香港。

第二条是由龙州起岸至北海，转搭轮船往香港或其他港口的陆海联运路线。即货物由龙州用人力车陆路运至钦州，然后改由民船从钦州运往北海集中，托付轮船，从海路销往港澳或东南亚。反之，进口货物亦取道北海，经钦州运回龙州。

第三条是由北圻至海防的陆海联运路线。即由龙州陆路经镇南关（今友谊关）出境抵高谅、又由谅山至海防，改由海防出口。或者，由龙州水运至高平，改由陆路至谅山、海防出口。这条路线是龙州进出口的最捷通道。

第一条路线是龙州内河航运的要道。开埠后，船只取道左江、郁江、西江、沿江而下，经江门至香港。当时，在龙州境内航行的船只主要是拖渡和船簰。1891 年，龙州成立邕龙车渡公司。该公司的车渡主要是广东造的木船，“以检数人轮流蹬洒，装载货物，附搭人客，极其快便”。该船从 1892 年开始，按期来往龙州与南宁之间。进出龙州口的内河运输船只，1893 年为 818 艘次，1895 年为 775 艘次。1895 年，由于干旱，雨水不足，左江航道水位下降，“查询河水二十年来未有如此浅少，非但薯良各船不能运，即木簰亦多迁移”。内河航运受限，贸易大受影响。故龙州进出口贸易总值由上年的 15 万关平两，下降为 9 万两，1896 年才回升为 11 万两。当时，外商虽然比较重视筹建龙州铁路，但其目的“非为越南龙州生意起见，实欲流通北海及广西云南货物”[(27)]。所以，宁愿投资几千万银元修建铁路，也不愿花五、六万元修治河道。他们认为，“即不修河，亦可行驶，但水涸之时略停数月耳。以铁路建成，轮船断不可少者，放南宁百色一带，须藉以转运也“[(28)]。因此，他们除了修建车站，还在龙州河南兴建了简易的航运小码头。

光绪年间（1875～1909 年），云南、贵州所产的鸦片（俗称烟土），每担（100 斤）价值白银 384 两至 464 两，部分鸦片经百色、南宁运抵龙州输出。1899 年，进出口龙州的鸦片达 1660 担。由于来往客货增多，以及不正常的鸦片走私贸易，抵龙州的内河运输

船只，由上年的540艘次，升为633艘次。1901年，由南宁等地抵龙州的船只，“进出口共615次，统计载重2460吨，属华式小船，并无火船来往”(29)。当时，龙州商人用民船运土货达南宁，每担仅纳厘金银四钱，再沿郁江、浔江运抵梧州纳税，便可出口港澳。如果由龙州经海防出口香港，则需纳双重进出口关税（进入越南时需纳税）。因此，龙州出口的货物不是假道海防，而相反取道梧州。1903年，龙州发生瘟疫，米价上涨，加上盗匪横行，出现“鬻妻卖儿，饿殍载路”(30)的惨境。由于民不聊生，经济衰退，进出口贸易衰退，加上“水路多盗，船非联邦，不敢独行”(31)，航业自然萧条。

第二条路线在龙州陆路至海防铁路尚未修通以前，是龙州通向海外的通道。据龙州关税务司记载：“近日道路至海边极便，商人多由东京运载八角油往钦州、北海一带，转运香港”(32)。龙州进口货物，如果取道西江，却因厘卡繁多，颇难获利。其结果，商人大都取道北海进货。

第三条路线对于龙州来说，是进出口货物最便捷、运输费最低的路线。以进口棉纱为例，1897年每300斤由香港至梧州，火轮运费1.25银元，由梧州至南宁民船运费0.8银元，各种税银共4.8银元，共需6.85银元。若由海防至谅江府火轮运费银0.3元，龙州至南宁民船运费银0.45元，税收3.85元，共需银元仅4.6元。然而，“海防至龙州生意，不及香港至梧州之盛”。其原因，一是龙州进出口贸易取道海防，要经越南境内，不能不受外国的限制。二是，由于左江水位低，枯水期长，龙州航运不够发达，影响了货运量的增长。所以，龙州“非有铁路上接海防，下达南宁，断难冀其日盛”(33)。

龙州开埠后，随着上述三条交通运输路线的改善，贸易量每年有所上升。

以后，从1902年至1911年，龙州的航运和对外贸易由于受当地政治、经济的影响，呈现波浪式发展。龙州在清末虽然对外开放，但由于生产力落后，商品经济不够发达，并受交通条件的限制，对外贸易亦必然呈现落后状态。

第五节　广西主要内河港梧州的开埠

1897年，英国为了与法国争夺在中国南方的势力范围，强迫清政府签订了《中英缅甸通商条约》，辟梧州为对外开放的商埠。外国商人纷纷在此设商行和船队，企图垄断梧州航业。中国民族资产阶级奋起抗争，民族航运业在困境中艰难地发展。

一　开放梧州的原因及对航运的影响

早在咸丰九年（1859年），英法等国的兵轮即驶至梧州，对西江航运进行探测。英国使者曾向其上司报告："只要新的商务部或海军部着手进行西江的勘测工作，并应当采用适用的那些海图，那就有可能发现，小型轮船可以沿着西江而上，直达离云南边境不远的百色"[34]。他们认为广东、广西境内的西江、浔江、郁江、左江、右江、柳江等河流有极大的航运价值。此后，"英国多方设法，欲于西江一带开埠通商，而广东官吏千方百计阻挠，曾未应许"[35]。

中日甲午战后，英、法、德、日等帝国主义国家加紧瓜分中国，争夺势力范围，在"马关条约"谈判中，日本政府向清政府要求中国添设梧州等七处为通商口岸，并提出日本轮船从广东溯西江至梧州。对这些无理要求，清廷强调梧州"既不能开口通商，外国轮船亦未便行驶"作为理由搪塞过支[36]。

然而，当年夏天，法国公使以调停中日战争有功为名，向清政府提出割取去云南省普洱府的猛乌、乌得两地，英国公使则从这两地属于英国殖民统治下的缅甸江洪管辖为借口，威胁清政府割让野人山作为补偿。当时，法国已把越南变成附属国，并以此为跳板，加紧在中国南部扩张，法国首先在海防建立船队，开辟了海防至香港的定期轮船航线。据载，法国船队"来往于红河三角洲与香港之间，这样就给香港商人提供极大的方便。他们把货物通过海防转运到广西和云南。"结果，"转运这两个省货物，原

定是取道北海的，现在却转到红河”[37]。这样，北海进出口贸易和航运受极大的影响，同时，也直接给英国的经纪人造成损失。因此，英国拼命与法国在珠江流域争夺势力范围。

同年九月，英国为了与法国抗衡，看中了梧州，他们向清政府提出，假若同意西江设埠通商“野人山为界事，即可通融”，否则，“若不照允，即自行办理”。在英国的威胁下，清政府权衡得失，认为“西江通商，虽于厘金有损，尚有洋税抵补”，“野人山地则系云南屏蔽”，若割给英国，形势全失。“两害相形，则取其轻，且恐迁延不决，又将别起波澜”[38]。为此，只好答应英国的无理要求。

光绪二十三年正月初三日（1897年2月4日），《中英续议缅甸条约：商务专条》签定。清政府同意“将广西梧州府，广东三水县城江根圩开为通商口岸，作为领事官驻扎处所”，并允许外国“轮船由香港至三水、梧州，由广东至三水、梧州往来”[39]，即外轮可以一路由香港，经江门、三水至梧州，一路经广州、三水至梧州。后来，江门又辟为通商口岸，由港澳前往西江的轮船，“须先由磨刀门或横门或由省城方能转入西江”。其由磨刀门入西江者，经过江门至三水抵梧州，由横门入者，经黄莲江、马宁江入西江，后经三水至梧州。若从港澳经广州至梧州，须由广州南行至狮子洋之莲花山，经河湾水道入大良江、马宁江、然后入西江，经三水至梧州。这样，外轮抵梧州的航线，由原来的两条增辟为三条。

1897年5月，清政府宣布梧州正式对外通商。开埠伊始，梧州关税务司通过《关册》向国际航运界报告：“西江之水，渊博广大，其源从滇省之山川所发，至流于海内者计有三千里之遥……。所以洋人多云，胜于美国之合顺江，德国之黎江也”。“本口船只往来尚无阻碍，夏天大船亦可驶入本埠。水涸之日，船之食五尺水深者亦可至梧”[40]。从港澳、广州、江门等地至梧州，可以通航数百吨的轮船。并且，由梧州乘船可抵广西全境及云南、贵州部分地区，寥寥数语，说明梧州航运的地理位置和自然条件十分理

想。于是，外国商人即蜂拥而来，英商怡和洋行，省港澳轮船公司，太古洋行联合成一家公司，在梧州专理船务每一星期来往梧州，亦有直往香港轮船。这三家外国轮船公司联合在梧州经营，当年，便垄断了梧州至三水、广州、香港的轮船运输。从5月至7月，来往船只达826艘次，合计载重52816吨，外国航运业在梧州势力的迅猛扩张，一方面是由于商品贸易的扩大，要求船舶运力有相应增加，另一方面，则是在激烈的贸易竞争中，贸易风险的增加及贸易利润的下降，使得一些老牌洋行不愿再冒商品贸易的风险，转而投资航运业。所以，英商在梧州兴办了天和洋行等轮船公司。轮船运输所显示的快速、期准、安全、省费等优点，内河木帆船运输无法相比，使华商也将货物交付轮船。

光绪25年（1899年），香港怡和洋行代理人湿钵由梧州乘船抵南宁、百色等处进行航道考察，认为轮船可由梧州直驶百色，并通过《关册》向航运界宣传："谁云不能由梧州直行驶百色，如用小轮船则六七天可至，若用民船非六七十日不可"[41]。这个消息，引起了外商极大的航运投资欲望，西江轮船公司制造尾车轮船2艘，并派小轮船来往藤县、桂平、贵县、柳州、南宁、百色等处，与此同时，香港怡和轮船公司制造船2艘，分别取名为"梧州"、"三水"，定期来往于梧州与香港之间。

自从梧州开放以后，对广西的社会经济和航运业造成了重要的影响。

其一，梧州是西江主航道上的一个主要口岸，所以西江通商，也使梧州成为广西内河运输的枢纽。梧州经三水至广州、港澳、江门三条对外航线的开辟，以及梧州至桂林、桂平、柳州、南宁、龙州、百色等航线的增开，使广西内河交通十分畅达。然而，外国航运势力经梧州渗透广西全境，造成广西航运业的畸形繁荣。

其二，外国商船可以直接将进口的"洋货"和土货由香港运抵梧州，销往广西以及云南、贵州，同样，桂、滇、黔三省的土货亦经梧州出口香港，从1898年至1911年的13年间，梧州洋货进口总值为7672万两关平银，土货进口总值为500万两关平银，

出口土货 4242 万两关平银，贸易入超达 4000 万两关平银，这意味着广西要流出白银 4000 万两去平衡贸易，造成广西对外国越来越深的经济依赖，半殖民地性质更加深化。

其三，梧州辟为对外商埠后，在轮船运输的竞争和排斥下，木帆船运输逐渐衰落，开埠后，由于关税自主权外丧，轮船来往港澳与梧州之间运载的货物，统统只需百分之五的海关税，便畅通无阻，而同一航线上的木帆船，要逢关纳税，遇卡抽厘，其纳税额大大多于轮船，故广西由梧州进出口港澳的货物，多弃木船而改装轮船。加上海关实行子口半税制，即轮船将货物由香港运抵梧州，再改用木船销往广西全境及云南、贵州，可享受子口半税，只需交货值 2.5%的税，以后便不用再征税。同样，木船从百色、龙州、柳州、桂花等地将土货运抵梧州、再改由轮船出口到香港，也可享受子口税。如果该土货继续用木船运往香港，便不能享受这种优惠待遇。这种不合理的税收制度，不利于本国木帆船运输业的发展。相反，客观上刺激了货主竞相用轮船装运货物，从而使经营港澳贸易的广西木帆船受到打击而逐渐衰落。

二　梧州成为广西内河航运的枢纽

清末广西的交通，以河川的水上运输为主。梧州，由于其位于广西最东部，桂江、浔江汇入西江处。浔江西自藤县、苍梧进入梧州市郊区，即被泗洲岛分割为里、外二水。分流后又合二为一。桂江自苍梧入境，流经市境 18 公里，右三角嘴与浔江汇合而称西江、东流入广西开封县。由梧州溯桂、浔二江，可[illegible]通广西的南宁、柳州、桂林、百色、龙州等重要城市。由梧[illegible]西江顺流而下，可通三水、肇庆、佛山、广州、江门、香港等重要商埠，是广西内河联系广东的必经之道，故梧州自古有广西“水上门户”之称。

1897 年，梧州开埠后，随着广西对外贸易的增加，航运马上呈现畸形发展。除了外商在梧州开辟梧穗（梧州至广州）、梧港（梧州至香港）、梧江（梧州至江门）等西江航线外，当地航商还

开辟了梧柳（梧州至柳州）、梧邕（梧州至南宁）等航线。从当年的3月至12月中旬，来往梧州船只共826艘次，吨位计52188吨，旅客22814人次。

1898年，梧州进出口贸易达421万两关平银。其中，出口土货价值关平银1148129两。这些出口货物以八角、八角油、生熟牛皮、桂油、桐油、丝、糖为大宗。糖主要由梧州用船运往香港，然后转运上海，销往华东和北方地区。进口货物价值282万两关平银，比上年多2倍。进口货物以洋布、洋纱、煤油为大宗。梧州开放后，广西南宁、玉林地区原来由北海进口的货物，则有一部分改由梧州进口。正如海关资料记载："广西省入内地货物，梧州、北海两口贸易商人争先恐后，虽然如此，亦不过于南宁、郁林，如果两处所用之洋货，有于梧州买者，有于北海买者。由梧州买者，南宁多，而郁林少。由北海买者，观去年贸易册，则南宁少，而郁林多"(42)。由上说明，梧州已分流了由北海进口的货物，成为广西对外贸易的主要通道之一。

梧州对外贸易额的迅速增加，促进了当地航业的发展。从1898年开始，来往梧州的轮船吨位逐渐增大，当地航商纷纷投资造船，"造驳船专往梧州贸易。该驳船则用大力之拖船，拖带新造之船，俱浅于食水，虽遇水浅时亦可行"(43)。这种由拖船拖带的驳船吃水浅，主要来往梧州与桂林、柳州、百色、龙州之间。1899年，梧州进出口贸易总值比上年增加了45%。其中，土货出口升为193万两，洋货进口409万两，土货进口9万两，共621万两。这些进口货物，除了部分由梧州用民船销往桂林，柳州、南宁、百色地区外，亦有一部分由梧州船运至百色等地，转销云贵两省。外商为了在桂、滇、黔推销洋货、掠夺廉价原料，大力扩充在梧州的航运势力。当年，出口船只增为3014艘次，吨位186730吨。其中，英国轮船占73%，中国轮船占24%，美国轮船占2%，葡国约占1%。船舶吨位也比上年增加，其原因是英商派4艘大趸船，"常川来往梧州、香港一带。此等趸船每只约载重五六千担"(44)。可见，外国航商势力已在加紧渗透到梧州。

1900年，中国北方爆发了义和团反帝运动，全国也掀起了抵制洋货的浪潮。英商怡和洋行将其所属的“梧州”，“三水”两艘轮船出售，停航梧州至香港线。当地华商利用机会，大力发展民族航运事业。据载：“斯时，各华商因利乘便置办轮船来往，实有恐后争先。载费由此加增，生意亦由此起色”[45]。结果，1900年抵梧州的中国货轮由上年的92艘，增至163艘。英商见此状况，不愿放弃垄断地位，增置“南宁”号客货轮（载重200吨），定期来往梧州与广州之间。与此同时，为了与法国争夺在广西的航业和商务，英国政府和怡和洋行纷纷在梧州建领事馆和洋行，美国人亦在梧州建教堂和“中西学堂”。他们企图以梧州做为“桥头堡”，在广西、云南和贵州扩充势力范围。

1901年，在英国政府的鼓励下，“英商用中国人之资本新设一洋行，造就香港款式之船1只，载货来往，兼代理各商生意”。怡和洋行又新添置1艘轮船，取名为“西南”号。“该船来往广东梧州，惟以之载货则不甚相宜，以之载客则舱位甚宽，所以搭船之游客甚为踊跃也”[46]。当时，梧州与都城之间有一新滩。因此，外商则制造了机器趸船来往梧州与香港之间，这种船的特点是，船身轻而有力，吃水浅而载货多，并兼载客，其时速可达15公里，载货300吨。

1902年，广西爱国资本家在外国殖民主义势力的压迫下，为了生存，奋起发展地方航业。他们根据广西河道曲折，浅滩众多，利于木船航行的特点，并利用广西柳州杉木资源丰富且质地优良的优势，制造了大批木船在广西内河口运输，与外轮争揽生意。据梧州海关资料记载：“若论民船上下水之生意，各埠与本埠有交涉者，则有广东佛山、桂林、南宁、柳州、浔州、郁林、龙州等处”。当年，“民船进口共5870艘，有货者3691艘，无货者2181艘，民船出口共6899艘、有货者6153艘、无货者746艘”[47]。木船的种类主要分为盐船，土药（鸦片）船、货船、客船、大肚艇（即驳船）。其中，最大的木兰船，载重达189吨。由于广西帆船运输的发展，至1902年，已能够和外国轮船竞争。

光绪29年（1903年），梧州进出口贸易总值关平银1744万两，其中，“洋船货物价值关平银8267124两，民船货物价值关平银9174668两”[48]，“民船运输货运量超过了洋船运输。当时，广西内河运输畅达，大量洋货如日本的斜纹布、印度的漂白布和棉纱、英美的纸烟、煤油、肥皂等，通过梧州进入广西市场。

由于海关操纵在外国人手中，中国失去了关税自主权，广西商民亦失去了关税壁垒的保护。不等价的交换，使梧州开放后每年进出口贸易的逆差高达二三百万关平银，造成大量白银外流。为了减少贸易逆差，广西商人除了积极组织水靛、桂皮、桐油、牛皮、三乌等农副产品出口外，还组织煤、锡、锑、铅、铝和木材等由梧州水运出口。贸易的不平衡发展，客观上刺激了航业的兴旺。然而，由于外轮的排斥，造成广西民船运力极大的浪费。例如，当年“上水之无货民船共有11249艘、170098吨，下水无货之民船共有1405艘，42441吨。各样之民船挂有号数者，有2358艘”[49]。民船运输载货利用率太低，自然使营运的收入受到影响，必然造成民船运输发展缓慢。

梧州进口的洋货，绝大部分经香港而来，1904年，梧州进口“洋货”价值为751万余两关平银，其中，经香港而来者为748万两，余下3万两，则经广州和三水而来。然而，在价值751万两的进口“洋货”中，却有150万余两是在中国沿海各埠的土货。这些土货由香港商人当作“洋货”（以便免纳内地统税），通过内河运输推销入广西内地。据载：土货冒充洋货入口“系由三水出口往香港，然后复运来梧州，实有可稽者也”[50]。土货当做“洋货”进口，这是半殖民旧中国出现的“怪现象”。其结果必然损害当地的经济。

1904年，梧州成立一家合股的西江轮船公司。该公司为了与法国的轮船在西江竞争，降低了运费。法国船只则也竞相减价。在竞争中，中外船舶均有实力，弱者退出营运。法国“利临”轮船便退出了西江航线，由“东江”号轮船取而代之。美国“和贵”号轮船也拍卖给华商，改为挂中国旗号。华商的“克威”号拍卖，由

英国西江轮船公司购买，则改挂英国旗号。1904 年，遵照西江行轮章程的船只，进出口共有 2029 艘，吨数 357260 吨。另外，遵照内港行轮章程之小轮船，进出口则有 3602 艘，吨数共有 61776 吨。比上年增加近千艘，吨位增加 26647 吨。

1905 年，抵梧州的船只艘次减少，而吨数反而增加。是年，抵梧州的轮船，由上年的 2000 多艘次，减少为 1000 多艘次，吨数反而由上年的 35 万吨升为 37 万吨。英商西江轮船公司虽然在梧州称霸，但仍和其他轮船公司结成联盟，合伙操纵运价，以便赚取丰厚的利润。因有利可图，德商亦用小轮拖带夹板船投入广西的内河运输。尽管大轮船运载客货占优势，但由于广西内河航道复杂，浅滩众多，许多商家仍将货物交付小轮船、拖船、夹板船和木帆船运输。据海关资料记载："虽然大轮船稳妥，可无抢劫之虑，而客人何以多乐搭小轮，因上河、下河各埠，该小轮船湾泊近岸，便于搭客，且无催迫客人之上落、不至危险。至上河小轮船不能常到之处，则有用人力之车渡接载客人往来。查此车渡在浅水地方甚适于用"[51]。这一年，在梧州搭乘西江轮船的本国旅客由上年的 11 万人次，升为 13 万人次，搭乘广西内河小轮和民船的旅客由上年的 6.8 万人次，升为 7 万余人次。由于民船具有吃水浅，靠岸甚易，运输较灵活方便的特点，广西出口往广东、港澳的大米等大宗货物，亦主要靠民船运输。

1906 年和 1907 年，梧州航运进一步发展。1907 年，梧州进口轮船有 765 艘，载重 217887 吨，并有帆船 145 艘，载重 11185 吨。"报新兴船只数目虽有加增，然尚非近十年来之顶大者，吨数比从前多 25000 吨"[52]。自从 1897 年梧州开埠，抵港轮船吨数逐年增加。1898 年只有 40447 吨，1907 年增加到 217882 吨。其中，挂英国旗轮船 511 艘，载重 167289 吨。中国轮船 105 艘，载重 20066 吨。挂法国旗轮船 71 艘，载重 10579 吨。挂德国旗轮船 70 艘，19740 吨。可见，在梧州内河轮船运输中，以英国的势力为最大，中国民族航运业无法与之抗衡。

在内港运输方面，1898 年向梧州关报关的小轮只有 6 艘，载

重93吨。1906年增加为1636艘，载重30510吨。1907年内港小轮下降为1247艘，载重25620吨。其中，挂英国旗458艘，法国旗64艘，中国旗722艘。由于内港小轮运输规模比较小，故中国船占优势。另外，1907年，向梧州常关报关的民船有6982艘，由广东佛山等处抵梧州的民船亦有12737艘。

随着航运业的发展，抵梧州的旅客络绎不绝。1907年，乘船抵梧州的外国人285名，本国旅客98199名，由梧州乘船往广州、香港等地的外国旅客185名，本国旅客100857名。1908年，乘船抵梧州的外国旅客374人，本国旅客117582人；由梧州乘船往广东、香港等地、外国旅客392人，本国旅客109942人。其中，由香港至梧州进出口外国旅客281人，本国旅客14747人，由广州三木至梧州来往外国旅客408人，本国旅客50524人。其余，则为梧州至南宁等地来往的旅客。

梧州之所以成为广西对外的门户，有其多方面因素。梧州的对外开放，完成打破了广西自给自足的自然经济，加强了广西与外省和国外的经济联系，客观上促进了生产力的发展。在外国资本不断在广西扩充势力，进行经济渗透的情况下，梧州的民族资产阶级奋起抗争，纷纷成立轮船公司或商行与外人竞争。例如，1908年，华商增设一家轮船公司，添置轮船2艘，定期航行于梧州与广州、香港之间。据海关资料记载："各商货物踊跃附该公司之船载运，兼有船只挂华旗，是以本埠航业为之一振，商务亦因之畅达"[53]。1905年，抵梧州的庞大民船运输队伍，足与外国在梧州的航业竞争。因此，清末梧州必然成为广西内河运输的枢纽。

第六节　南宁开埠后贸易和航运的发展

在列强的武力威胁下，北海、龙州、梧州先后被迫对外开放，南宁便成为外国资本主义势力在广西扩充的又一个目标。清政府为了不让外国人在该地建立租界，保留一点"自主权"，采纳广西巡抚黄槐森的建议，主动宣布南宁对外开放。开埠后，南宁对外

贸易和航业不断发展，成为广西内河重要的转运港。

一　广西巡抚奏开南宁商埠

南宁自古以来就是岭南地区的政治、军事重镇，也是桂西南地区水陆交通枢纽。清光绪初年，南宁还未有机动船行驶，靠民船（木帆船）载运客货。境内主要河流为郁江，经南宁河段又称邕江。其上游起自市区以西38公里处的宋村附近，为左、右两江汇合点，下游止于邕宁县蒲庙一带。河床宽280米。每年6至9月为洪水期，11月至次年4月为枯水期。即使在枯水期，亦可通航100吨内的船舶。由南宁而下，经过永淳、横县、贵县、桂平、平南、藤县而至梧州。自南宁而上，循右江可达百色、沿左江可至龙州，故南宁实为广西内河航运的中心。优越的航运条件，为近代南宁对外开放创造了有利条件。

鸦片战争以后，随着北海、龙州、梧州先后对外开放，南宁逐渐成为广西重要的转运港。南宁虽无直接出海口，但分别从北海、龙州、梧州作为通道。据清、梁鸿勋《北海杂录》记载，咸丰初（1851年），“凡广西北流、郁林、南宁、百色、归顺州、龙州及云南、贵州之货物”，均由北海出口。1876年，北海对外开放后，又成为南宁出海的主要通道。据北海关税务司记载：“查本口货物，多系输往广西南宁府，转运云、贵两省销售。虽路远费繁，而贸易仍逐渐畅旺”[54]。1887年龙州开放后，广西与越南的贸易，出口货则经南宁水运抵龙州出口，反之，从越南进口销往广西的货物，亦经龙州运抵南宁中转。1884年，开始有半机动的“车扒”，来往南宁与龙州之间，航速比民船快得多。1897年梧州开放后，即有“天和洋行”的“龙州”电船，由梧州驶南宁，开辟了邕梧轮船航线。这样，每年大约有价值80至100万两关银的土货，由南宁运往梧州出口，以及价值100至300万两关平银的洋货，由梧州运往南宁转销云、贵两省。同时，清廷又在南宁设转运局，造扒船60艘，备运军需。由上说明，尽管当时南宁不是广西的省会，但由于地理位置适中，水路交通方便，已逐渐成为广西的经济、贸

易、航运中心。

南宁优越的地理位置和航运条件，自1899年开始便引起外国资本家的重视。1901年，英国又派广东副领事乘炮船“山枇杷”号，由梧州抵南宁视察商埠情形。1905年，英国使臣窦纳乐看中了南宁的地理位置，催促清政府开放南宁。清总理衙门再三考虑决定由广西巡抚察看地方商务，再行酌定。

1901年，广西巡抚黄槐森因公务从原省会桂林，抵南宁视察，“见其地势，山环水抱。虽间有浅水石滩，而统左右两江，河身深阔上控龙州，下通浔梧，又为云贵两省必经之途，边防倚为转运后路诚为上游重镇”[55]。他巡阅边防驻军后，召集当地官贾乡绅详细询问，查知此地商务极为兴旺，继而又有德国商人打算在南宁购买地皮，兴建洋行。尽管议价未成，但已暴露出外国商人已企图插手南宁商务。为此，他认为“此地既扼要，商务又极流通”。欲将接越南的铁路，从龙州修至南宁，使该处成为商贾辐辏之地。于是，他上奏朝廷，谓：“拟请援照湖南岳州府等处成案，开作口岸，不准划作租界。以均利益，而保事权”[56]。总理衙门接到奏折后，赞成黄槐森的主张，认为广西巡抚主动请求开放，“不如即将南宁作为中国自设口岸，此照岳州城案一体办理”。清廷鉴于自开海禁以来，“通商口岸，许各国分画租界，失中国应有之权……。梧州上年新立码头，各国即索立租界，绅民颇多龃龉。虽办理幸臻妥洽，而权利终嫌交侵”[57]。于是，批准广西巡抚的奏折，同意开放南宁作为对外商埠。这是中国历史上，第一次主动将本国商埠对外开放，客观上说明了清末中国已经无法再闭关自守。

光绪32年（1906）11月17日清廷宣布南宁正式对外开埠通商。1907年2月19日，南宁设立海关并正式开关办公。由于英人通过把持海关大权进而操纵了南宁的港口、航运、商务大权，因而，南宁在宣布开放后不久，英国便以此基地把势力扩充到广西、云南、贵州的内部地区。

二　开埠后南宁成为广西河运重要转运港

清廷宣布南宁开埠后，一方面派广西提督驻军该地，另一方面拨款抓紧在南宁修筑马路、公园和市场。并沿邕江修建码头和堤岸，还鼓励商人兴建楼房、货栈。据南宁海关资料记载，当时本埠距梧州368英里，距龙州250英里左右。“本口府城内外，地皆平坦，土地颇称膏腴……。其居民半居城内，半居城外，上下廓街，凡富商巨号，均在上廓街附近之沙街贸易。其下廓街开辟商埠作为华洋商人贸易杂居之区，如河水泛涨之际，亦无患淹浸之虞”[58]。由于环境优越，外国资本主义势力在此加紧渗透和扩张。法国在南宁设立天主堂和法文学堂，美国则在此设耶酥教堂。英国亦不甘落后，在此设耶酥教堂和医院各一所。

为了扬威武力，恐吓广西人民，1907年7月，法国派兵轮“亚居士”经梧州驶至柳州。同年6月17日，德国兵轮“青岛”号经梧州驶往南宁。1908年5、6月间，有英巡船“武汉”号由梧州抵南宁，复从南宁往百色、龙州等处巡游。当年6月11日至15日，德国兵轮“青岛”号又再次抵南宁。他们一方面扩大军事影响，另一方面探测西江、浔江、郁江、左江、右江等河流的航道，以及南宁港的自然条件，作为其经济上入侵广西和大西南的重要步骤。

开埠伊始，清总理衙门税务处为扩大南宁的商务，首先设南宁关监督局，并分设工程、巡警、审判、租税四个事务所。几个月时间，南宁便筑三条马路和一条长堤，该长堤宽10米有余，长约400米，供船只靠泊和上下客货之用。交通条件改善，自然促进商埠发展。加上，清政府对南宁地区“业已筹拨巨款，搜开矿产，以裕国用。修治河道，以增水利。广设学堂，以育人才。种植丛林，以振农业。凡当时之要政，莫不逐渐光举”[59]。这样，南宁商埠逐渐兴旺。

南宁开埠，首先促进了当地对外贸易的发展。过去，南宁的对外贸易，多系委托梧州、北海商家代办，代管装附货物及完纳税项之事。南宁开作商埠以后，洋商可以直接来南宁，减少了沿

途代办的耗费。例如，进口洋纱是广西大宗生意，开埠后由南宁商家独办，不仅在广西一省销售，而且转运云南、贵州。1907年，南宁手工生产的爆竹，年出口额达30万两关平银。另外，出口生熟牛皮估值关平银20万两。还有，八角、八角油、纸张等也都是南宁出口的大宗货物。“统查进出口各货，无论新关统税，约共估值关平银五百万两上下”[60]。由于南宁商务兴旺，广东、浙江、安徽、江西、湖南、福建、陕西、山西等省的商人纷纷在南宁设铺经商，并设有银号（行）20余家。

云南、贵州经广西进出口的货物，由于受交通条件限制，只能以南宁为中转港。1907年，洋货进口经南宁中转共1586宗。其中，销入广西的只有107宗，运入贵州安顺为839宗，运往云南大理640宗。据载：“查往贵州安顺府之运道，由水路至百色，起岸经八度、坡脚、兴义府等处，运抵安顺，共计陆路十八站。往云南大理府之运道，由水路运至云南属之剥隘。由该处起岸，经广南府、云南省计三十二站可达大理府”[61]。由南宁进口的货物，远销几百公里外的云南、贵州，从而说明开放后的南宁已成为大西南的通道和主要转运港之一。

南宁成为中转港，主要转运来自梧州、北海和龙州的货物。当时，由梧州至南宁，共有22滩，尽管河道十分艰险，梧邕航线仍十分畅通。触礁之事很少发生。据南宁海关资料记载：“查去年归新关管理之船往来梧宁，计有一百七十九次之多，碰石渗水者仅只一只，亦无大损”[62]。然而，1907年2月，有一艘来往梧州与南宁之间的小轮船“航兴”号，由于船长麻痹大意，在途中触礁沉没，“溺毙47人，殊为惨甚”[63]。惨案教训了人们，发展航运要重视修治航道，增置航运标志，立浮标，以保安全航行。可是，清政府腐败无能，加上当时整治河道的工具落后，无法根本整治疏浚梧州至南宁航线，自然妨碍了航运的发展，所以，清末的南宁只能成为一个小型的内河航运中转港。

尽管邕梧航线航道不够理想，外商仍不惜冒险竞争。设在香港的英商天和洋行，为了打进广西内地市场，便在南宁、梧州设

立分行。从1906年开始派小轮船定期来往梧州——南宁——百色之间。为了安全起见，英商通过地方官招雇中国引水员。当时，桂平一带航道有险要之地6处，非请当地引水员不可。“此等带水之人，须由地方官发给凭照，然后可以充当。凡轮船上下梧宁各轮船，均有专带引水之人”[64]，以保证航行的安全。天和洋行的轮船经常来南宁，本地航商便去观察、探测外国船的结构和使用方法，不久便自己制出一艘小型轮船。可是，因这种船太小，不能载重，所以装运货物全靠民船。这些民船（木船）载重在15至50吨之间，船体小，吃水不深，船尾设舵，船头加以大桨一枝。过浅滩时，此桨便于船只行驶。旺水期，木船由南宁顺流而下，6天至8天便可抵梧州。枯水期，则需要10天至12天才能抵梧州。相反，如果由梧州逆水来南宁，木船一般需25至30天才能抵达。当时，南宁除了轮船、木船运输，尚有车扒数艘载货搭客。所谓“扒车”，也就是车渡（拖渡）。车渡上“水车”的车头转轴伸向两边，人扶着横杆用脚踏轴上的踏板，带动车叶排水前进，船身中部分上下两层，既可以搭客，又可以载货。车渡改变了渡船形式、结构与构件，是一种新式的船型，在内河航行，比依靠风力、人力的旧式木船先进，但与电船、蒸汽轮船相比，它又显得落后。在当时广西生产力落后的情况下，车扒也算是一种创新的水上运输工具了。1908年，进出南宁港的船只由上年载重7410吨，升为15695吨，但航运的规模与梧州相比，尚差很远。抵南宁港的船只，“轮船所装者，多为成件之货。民船所装者，多为散舱之货也”[65]。

航业的发展，促进了南宁的对外贸易的发展（详见表5-6-1）。

南宁对外贸易统计表

单位：关平两　　（1907年～1911年）　　表5-6-1

年　份	洋货进口	土货进口	土货出口	合　计
1907	739068	81573	723959	1544600
1908	1721941	357462	1320385	3399788

续上表

年　份	洋货进口	土货进口	土货出口	合　计
1909	1840464	479640	1829735	4149839
1910	2564475	469536	2351467	5385418
1911	1663798	461130	2575589	4700517
合　计	8529746	1849341	8801135	19180222

（据 1907～1911 年海关贸易总册编制）

从表 5-6-1 中可以看出，南宁仅仅开放五年时间，对外贸易已迅速增长。1911 年进出口贸易总值比 1907 年增加 2 倍。1909 年进出口总值仅次于梧州，居全省第二位，这反映出，清末的南宁已经成为广西重要的转运港之一。

参 考 文 献

（1）《筹办夷务始末》咸丰期　第 36 卷，第 34～35 页。

（2）（3）莫一庸：《广西地理》（民国版），第六章交通。

（4）（5）《光绪二十三年通商各关华洋贸易论略・梧州口》。

（6）《广西印象记》（民国版）第二辑。

（7）转引自聂宝璋：《中国近代航运史资料》第一辑下册，第 1257 页。

（8）转引自聂宝璋：《中国近代航运史资料》第一辑下册，第 1356～1357 页。

（9）（10）《北海港史》68 页。

（11）王铁崖：《中外旧约章汇编》第一册，第 309 页。

（12）聂宝璋：《中国近代航运史资料》第一辑上册，369 页。

（13）（17）（清）梁鸿勋《北海杂录》。

（14）（15）《帝国主义与中国海关》第四编、《中国海关与中法战争》第 233～235 页。

(16)《光绪十六年通商各关华洋贸易总册》第105～107页。
(18)《光绪十九年通商各关华洋贸易总册·北海口》。
(19)《光绪二十五年通商各关华洋贸易总册》第90～93页。
(20)《北海港史》第101页。
(21)《中国海关北海关十年报告（1882～1891)》。
(22)《钦州志·交通志》(民国版)。
(23)《光绪三十年通商各关华洋贸易略论》第105～107页。
(24)(25)《龙州关十年贸易报告（1882～1891)》。
(26)(32)《光绪十九年华洋贸易论略·龙州口》。
(27)《光绪二十二年华洋贸易论略·龙州口》。
(28)《光绪二十四年华洋贸易论略·龙州口》。
(29)《光绪二十七年华洋贸易论略·龙州口》。
(30)(31)《光绪二十九年华洋贸易论略·龙州口》。
(33)《光绪二十三年华洋贸易论略·龙州口》。
(34) 聂宝璋:《中国近代航运史资料》第一辑，381页。
(35) 求自强斋主人:《皇期经济文编》第45卷，第8页。
(36) 王芳生:《六十年来中国与日本》第2卷，第288页。
(37)《中国海关北海关十年报告（1892～1901年)》。
(38) 王希隐:《清季外交史料》卷126，第1～7页。
(39)《光绪二十三年华洋贸易论略·梧州口》。
(40)(41)(44)《光绪二十五年通商各关贸易论略·梧州口》。
(42)(43)《光绪二十四年通商各关贸易论略·梧州口》。
(45)《光绪二十六年通商各关华洋贸易论略·梧州口》。
(46)《光绪二十七年通商各关华洋贸易论略·梧州口》。
(47)《光绪二十八年通商各关华洋贸易论略·梧州口》。
(48)(49)《光绪二十九年通商各关华洋贸易论略·梧州口》。
(50)《光绪三十年通商各关华洋贸易论略·梧州口》。
(51)《光绪三十一年通商各关华洋贸易论略·梧州口》。
(52)(53)《光绪三十三年通商各关华洋贸易论略·梧州口》。
(54)《光绪十六年通商各关华洋贸易总册》第103～105页。

(55)(56)(57) 沈相生：《光绪政要》第三集，第24卷。
(58) 王希隐：《西巡大事记》卷八。
(59)(60)(61)(62)(63)(64)《光绪三十三年通商各关华洋贸易总册·南宁口》。
(65)《光绪三十四年通商各关华洋贸易总册·南宁口》。

第六章 辛亥革命至抗日战争前夕的广西航运

辛亥革命虽然推翻了清王朝的腐朽统治，然而外国仍控制着中国海关，中国的航权也仍操纵在外国航商手中，广西的航运自然也不例外。广西民族航运界奋起抗争，走“实业救国”的道路，成立轮船公司，组织木船运输，在外国资本主义势力的压迫下，艰难地寻求发展。

第一节 广西航权的丧失

辛亥革命后，外国继续在广西开放的商埠设立领事府，洋行、教会和学校。他们利用种种特权和技术上的优势，操纵广西航权，垄断北海航业，控制了梧州水运，排挤和打击广西的民族航运业。

一 外轮继续垄断北海航运业

北海是中国南方的一个重要的对外贸易口岸，也是北部湾的海上运输枢纽。民国初，外国除了在北海设洋行外，还注意加强在航运方面的投资，并利用种种特权，排斥中国民族航运业。

1912 年抵北海的轮船共 282 艘、220264 吨。其中法国占 53%，德国占 29%，英国占 8%，中国和葡萄牙分别占 4%。1914 年 6 月，英国太古轮船公司为了争夺广西和云南、贵州的部分市场，“决计派定期轮船，按期行驶”[1]。故从 1914 年起英轮在北海港开始称霸，正如海关资料记载：“现本口运输权利，几乎全操太古洋行之手”[2]。太古轮船公司“开封”、“松江”、“关封”等 10 多艘，载重 900 多吨的轮船，定期由上海经香港、海口抵北海和海

防，接载输往香港、上海的货物。第一次世界大战爆发后，欧洲各国纷纷卷入，各国航商在华营运的船舶许多被政府征作军用，为中国民族航运业的发展，提供了良机。1919 年中国招商局和广东华侨船务公司派出数艘轮船“终岁行驶香港、海口、北海，并无间断”[3]。当年抵北海港的船舶为 408 艘，载重 172688 吨，其中：中国占 42%；英国占 34%；法国占 19%；荷兰占 3%；日本占 2%。然而，中国招商局和广东航商的轮船虽加入了北海航业的竞争行列，但终因实力不够，难与外轮抗衡。

第一次世界大战结束后，英、日、法、美等国的轮船不断来北海争揽航业。从 1920 年至 1939 年，英国太古轮船公司、怡和轮船公司派抵北海的轮船仍充当霸主角色。1921 年，太古、怡和两家轮船公司增辟了上海至海防航线，派出 5 艘轮船，“往来上海与海防，中间经过汕头、香港、广州、海口、北海，均靠停焉[4]。

第一次世界大战期间，日本航商利用英、法、德暂时退出北海的机会，在日本政府的支持下，加紧在北海扩充势力。1919 年，山下汽船会社和日本大阪商船公司，开辟了大阪至基隆、香港、海口、北海、海防航线，派“重洋丸”、“东庆丸”、“京城丸”抵北海运输。至 1923 年，驶抵北海的日本轮船为 1039 艘次，吨位 148 万吨。此时，日本在北海的航运势力，仅次于英国而居第二位。法国孖地洋行为了维护其在北海的商业利益，用“廉州”号（载重 1416 吨）轮船代替“开平”号（载重 117 吨），并增派“比关利”、“华登”号轮船，开辟北海至海防线。另外，法国政府派出邮船“博度美”定期抵北海，法国森宝洋行仍派“芝班那”轮定期抵北海。此外，荷兰定期派轮船来往北海与苏门答腊之间，将北海的土货运抵南洋，销售给当地的华侨。美国洛杉矶太平洋公司亦派轮船抵北海，将煤油运给设在这里美孚煤油公司，然后转销入广西内地。俄商则派出轮船，从海参崴运煤油到北海销售，与美国争夺市场。此间，虽然还有中国招商局、大丰公司、广东华侨船务公司、源昌利公司的船只来北海争揽生意，但毕竟实力太弱，难与外轮竞争。

抗日战争爆发前，共有11家外国轮船公司在北海开辟了13条航线。即北海至上海、汕头、广州、香港、广州湾（今广东湛江）、海口、海防、西贡、新加坡、文岛（苏门答腊）、仰光、海参崴、大阪（经基隆）线。

外轮垄断北海航业，它一方面在客观上刺激了当地轮船业和造船业的发展。另一方面，它排斥、打击了木船运输业，并使其陷于困境。

二　外商继续控制梧州水运

梧州是广西东部的第一商埠，也是两广和云南，贵州物资交流的“纳吐口”。

民国初，广西内地的交通运输仍以水路为主，因此，外国航商对继续在梧州投资轮船运输，以控制这个广西水运的枢纽。民国初，天和轮船公司拥有轮船6艘（载重979吨），港澳轮船公司拥有轮船2艘（载重715吨）。另外，广顺公司轮船1艘（载重149吨），志安洋行轮船1艘（载重282吨）。由于外商在梧州拥有一支船队。所以，每年进出梧州港的外籍轮船平均在1000艘以上。

从1913年至1924年的12年期间，除了1921年因西江发生粤桂战争，外轮受到影响外，其余年份每年外轮都在1000艘次以上。1913年，抵梧州的外轮为1512艘次，载重吨位38万吨。1924年升为2882艘次，载重吨位71万吨。与此相反，1913年，抵梧州的中国轮船为2655艘次，载重吨位37万吨。1924年艘次却下降40%，吨位下降14%。这12年期间，抵梧州的外轮与中国轮船相比，占有明显优势。其优势表现为：一是载重吨大、装货多（外轮平均每艘载重吨位为324吨，中国轮船为158吨），二是航速大。

20世纪20年代至30年代初，由于外国资本主义经济迅速增长，其轮船运输业亦获得迅速发展的机会。然而，中国国内由于军阀混战，以及日本侵占东北三省，旧中国处于风雨飘摇之中。因此，无论商务和航运，广西的民族资产阶级都无法与外商竞争。从

1927年至1931年，抵梧州的外轮激增，为13047艘次，吨位4243079吨。此期间，抵梧州的中国轮船只有8667艘次，吨位1725481吨。可见，从1927年开始，外国轮船完全控制了梧州航运。

又据广西统计局统计，截至1933年，广西内河各航线共有大小轮船、渡轮、电船85艘，载重8345吨。据海关贸易册记载，1931年，按照普通行轮章程，广西梧州、南宁、龙州之处，出入船只吨位，本国船为376678吨，外轮为870206吨。按照内港行轮章程，梧州、南宁、龙州之处出入船只吨位，本国船为115193吨，外轮为16372吨，1931年，广西内河运输在梧州、南宁、龙州三处共有航船吨位为1378449吨。其中，外轮为886578吨，占64%。统计数字表明，外轮不但控制了梧州水运，而且在广西内河运输中亦占有明显优势。

第二节　民族航业在艰难中发展

民国初，广西民族航业尽管遭受到外轮的排斥打击，但仍在梧州、南宁、北海等地奋起求生，在困境中与外轮竞争，终于打破了外轮垄断广西水运的局面，使航业获得一定的发展。与此同时，资产阶级民主派孙中山先生提出了治理西江航运的计划，对民族航运业的发展具有重要的指导意义。另外，广西的花尾渡等客运也获得了发展。

一　梧州航运业的崛起

自1897年以后，梧州已成为外国资本家倾销商品和原料供应的集散市场。加上银行、商业、鸦片、航运四大行业同时并立，相互依赖，扩大和加速商品的流通，直接影响着梧州市场的发展。广西、云南、贵州所输出的多为农副产品和工业原料，输入的多为工业品或半制品。梧州位居西江下游，上联滇黔，下通港澳，往来货物大部分通过西江由此出入，梧州实为广西对外贸易总汇。

但是，当时航行香港的船只，要按照英国的规定，悬挂英国旗，并且聘用英人当船长、大副，付给他们高薪。否则，中国轮船就要在三水过船货物。由于中国民族资产阶级的力量薄弱，为了能够经营，梧州商人曾暂时屈服于这种无理要求。他们曾梦想凭藉英国的势力，避免清政府封船造成的损失，并在海关查验时获得优先放行的便利。可是，外国商家的代理人经常借查船、过磅货物等环节来为难中国商人，随意加以罚款，索取船只修理费，造成当地商人不应有的损失。当他们忍无可忍之时，便纷纷起来为争取收回航权而斗争。

1908年，梧州商人为争回西江航权，由梁颂唐等人发起集资筹建“梧州航业股份公司”。

为了争取社会舆论和各界民众的支持和筹集资金，他们通过登报等形式，公布了“梧州航业公司招股章程》。其主要内容如下：

1. 本公司取名梧州航业有限公司，由我国商部注册。其总公司设在梧州，其省港河口则分设代理处。

2. 本公司共集资三十万元，不收洋股，分作六万股，每股五元，月息一分。设先造快捷轮船六艘，用四艘来往香港、二艘来往省梧装货搭客，其余走各埠，轮船逐推广。

3. 本公司议集足股分，该股本银由银行代收，俟置船等大宗开支，则大集股东提取。如创办不成，将股本派还。

4. 本公司总协（经理），俟集股有成，由各股东投简（票）公举，以符商律。

5. 本公司用人理财，必须由各股东公举，以昭郑重，但须有担保方能收用。倘有亏空银两及私揭私借情弊，惟担保是问，如有不遵本公司定章，任由随时开除，不得瞻苟情面。

6. 本公司所有数目日清月结，每月汇报一次，凡我股东有权稽查。

7. 本公司所有进款、溢利，除拨出盈余项外，可集股东妥商均派。

这个招股章程规定“不收洋股”，即不准洋人参股，具有明显

的反帝爱国倾向；将股份首先置轮船，体现了他们注重实业救国的精神；股份由银行代收，发付股息，将工业资本股份由银行代收，发付股息，将工业资本和银行资本结合一起，说明梧州的资本主义经济已有较厚的基础；总经理由股东选举产生，用人理财由各股东公举，初步体现了他们已学习西方资产阶级某些民主管理，在当时具有一定的进步性。有关分配问题，亦体现了股东的责、权、利，共担风险，利益均沾。这个章程的公布，以及“梧州航业有限公司”的成立，标志着近代广西航业民族资产阶级的崛起。

梧州航业股份公司成立后，地址设在梧州市南门大码头，建置有中型水筏两座，先后购置轮船、电船7艘，总吨位达2046吨，首先同外商天和洋行、渣甸洋行进行激烈的竞争。

梧州航业公司的成立，大大地鼓舞了中国商人，他们纷纷投资航业，梧州先后出现了西江、广兴等十几家私人航运公司。梧州民族航业的兴起，使广西内河运输的形势为之一变，打破了外商的垄断地位。

1901年2月，根据广西巡抚提议，于梧州设立商船总会。由于官方支持，许多商家不但踊跃参加商船总会，而且积极投资航业。从1912年至1934年，梧州商人先后在梧州兴办了“德安公司”、“德新昌公司”、“粤安号公司”、“兆发公司“、梁润记”、“粤兴公司”、“兴记公司”、“泰来公司”、“华德堂”、“永福公司”、“安成公司”、“德兴公司”、“德昌公司”、“美成航业”、“利群合作社”、“广益航业”、“利济公司”、“两广船务”、“广倍航业”、“福兴航业”、“宝爱航业”等大小航运公司。这些轮船公司主要分布在梧州市九坊路、小南路、大南路、中南路、宝德筏一带。据1931年6月统计，梧州的注册船舶为41艘，载重3813.3吨。这些公司由于业务关系，还在广州、佛山、柳州、南宁等地设立办事处。由于轮船公司多，船舶来往多，各航线十分繁忙。

截至抗日战争爆发前，梧州已开辟了13条航线。其中以梧州至广州、江门、柳州、贵县、南宁、香港航线较为繁忙，梧州至

广州线有15艘船只来往；梧州至江门、贵县分别有8艘船只来往；梧州至香港、南宁线分别有5艘船只定期来往、梧州至柳州线有10艘船只来往。

梧州航运的发展，促进了梧州的对外贸易，而梧州对外贸易的货物，大部分是由云南、贵州和广西内地运来经梧州出口的，可见，民国初梧州仍为广西河运的枢纽。

梧州、北海、南宁、龙州对外贸易比较表

（1911年～1921年）

单位：关平两　　表6-2-1

年　份	梧　州	北　海	南　宁	龙　州
1912	12275703	2538095	7033825	83835
1913	13008049	2772406	7600752	109307
1914	12608953	2202530	（缺）	124899
1915	12941768	3056695	7798661	110991
1916	15020286	2997761	7151523	78824
1917	15490167	2727960	6999366	57081
1918	15579308	2832373	6930736	99601
1919	16855150	3842603	7986538	82619
1920	19175716	4123314	7985856	88722
1921	15531140	4819656	4903334	85552
合计	148486240	31913393	64390591	921431

二　南宁民族航业的起伏变化

自1907年对外开放后，南宁便成为滇桂黔对外贸易主要中转港。由于南宁处于梧州、龙州之间，地理位置适中，加上交通便利，商业发达，逐渐成为广西政治、经济中心。民国初（1913年），广西省会由桂林迁往南宁，促使南宁更加繁荣。当时南宁发展对外贸易主要靠内河航运，通过梧州出口港澳，推销外国，客观上刺激了南宁民族航运业的发展。

据1934年6月广西统计局公布的数字，从1912年至1934年，在南宁先后成立了“和益号”、“恒安公司”、“振兴公司”、“维安公司”、“成丰公司”、“昌盛公司”、“同安公司”、“和成公司”、“鸿德公司”、“大安公司”、“达荣公司”、“义利号公司”、“源义号”、“源兴号”、“合成航业”、“新安航业”、“大荣航业”共17家船舶公司，地址均设在南宁仁爱路，分别在梧州王坊路和百色设有代理处，拥有船舶38艘。

从1913年至1924年的12年间，抵南宁的中国轮船为16167艘次，吨位67万吨，外籍船舶只有3166艘次，吨位13.7万吨。在南宁，中国轮船运力已明显优于外国船商。其原因：一是新兴的民族航业力量不断增大；二是原来挂外籍旗号的中国船不甘再受所谓的外国“保护”，恢复挂华旗；三是由南宁出口往港澳的货物，一般在梧州转船，船只便返回南宁；四是外国天和洋行等轮船公司无法在南宁船运中继续充当霸主，便减少了抵邕船只。

从1925年至1931年，南宁政局动荡，对航运和贸易产生重大的影响。1926年桂粤军阀在西江发生战争，航运船只骤减。尤其是在1930年，滇军与粤西军在南宁发生战争，致使航运和商务完全中断，南宁海关亦因战争从8月份开始关闭，直到次年3月20日，才恢复办公。因此，在这种形势下贸易萎缩，势所必然。

虽受时局影响，但南宁至贵县线的运输却比较繁忙。1922年，该线航行记录只有1艘次。1928年升为57艘次，吨位3674吨，1931年达210艘次，吨位12218吨。据资料记载：“该线行驶电船，多按内港行轮章程办理，往来次数，较行驶梧州南宁间者，约多一倍以上”[5]。由南宁往贵县的电船，主要是运载土货，运回南宁。当时贵县已逐渐成为广西的第二个中转港。南宁经贵县出口货物，一度可以不经海关报税。故船商唯利是图，便将运往梧州的货物，途中在贵县卸下，走私运往广东。其主要出口物品为牛皮、桐油、纸张及八角等。

三　北海民船在困境中求生

辛亥革命至抗日战争爆发，北海民族轮船业面临困境，木帆运输业在竞争中备受排斥打击，发展十分艰难。如原来来往于北海与江门、陈村、澳门、广州、新加坡、安南之间的头艋船。在民国初已大为减少。1913 年只有 229 艘次，1919 年也仅有 351 艘次。

然而，北部湾沿海地区纵横交错着不少河流，形成海岸曲折、海湾众多的特点，帆船吨位小，吃水浅，在港汊、河流容易靠岸。轮船吨位大、吃水深，无法在南流江、钦江沿岸以及水浅的港汊停泊。因此，北海的帆船运输在外轮排斥下，仍能维持生存和发展。帆船运输成本少，运价低，商人喜欢利用帆船溯南流江、钦江、茅岭江、北仑河等河流，将洋货从北海运往钦州、龙门、沙井、小董、茅岭、防城、东兴、廉州、安铺、玉林等地，并从内地购土货运回北海集中装上轮船。正如海关资料记载：广西沿海，“广泛地航行着许多轻型帆船，运载着旅客和货物，来往于北海和内地较重要的市场和城镇之间”(6)。从 1913 年至 1919 年的 7 年时间里，进出北海港帆船 18784 艘次，平均每年 2683 艘次，最高为 3250 艘次（1919 年）。

尽管外国轮船运输垄断北海航业，但木帆运输业仍能保持发展的趋势。对此，外国航商曾多次派小轮船在广西沿海行驶，企图挤垮北海帆船运输业。法国航商是最先派出小轮船与帆船争生意的，其“停靠的港口是安铺、龙门和东兴”(7)。由于东兴、龙门一带岛屿众多，航道较复杂，容易搁浅或触礁，加上当地商人对法国小轮怀有警惕性，持抵制态度。于是，不久法国小轮船便停止行驶这个路线。所以，在广西沿海的运输，仍以帆船、驳船、渡船占优势。在北海港，随着货物的分类装卸，也就自然形成了轮船和帆船的锚泊区。从三王庙至交德的海面，为帆船停泊区，从三王庙对面的海面至地角村外面的海面，为轮船停泊区。

随着广西对外贸易的发展，北海港也成为一个重要的中转港。

1919 年“所有粤省南方各处，以及桂省东边边界一带，居民所需物品，均仰给本口为之接济，而北海遂成轮运货物总枢”[8]。因而，港口运输十分繁忙。当年进出北海港的轮船为 408 艘次，帆船达 3250 艘次，但仍满足不了运输的需要。于是，机动船便在北海发展起来。1929 年，北海商家为了提高效率，又购置了小轮 1 艘和汽艇 3 艘，“行驶北海与安铺、东兴及钦州各内地口岸”[9]。后来，当地军阀发动内战，这几艘机动船被军队征用，未几即告停驶。1931 年北海对外贸易较为兴旺，商家又重新购置电船和汽艇各 1 艘，在沿海定期行驶。机动船发展起来，大大提高了运输速度，保证了生猪、生牛、家禽等土货，由博白、廉州、钦州等地及时调运来北海，以便集中装上轮船运往香港。由于香港对这些活货要求高，并且货物必须及时运到，因此，商人获利甚丰。然而，北海民族资产阶级的力量有限，不时受到外轮的排斥、打击，所以好景不长，不几时便停驶。

北海帆船除了大部分在广西沿海运输外，还有相当部分在北海与琼州和越南海防之间来往。尤其是以 1929 年至 1936 年期间，广东对外贸易十分活跃，北海与琼州之间的帆船来往更为频繁。由北海抵海口，顺风一二日可到，逆风数日或十余日可达。“每年平均约五百艘，共载三十余万担”[10]。总之，北海海上运输力量，由外轮、中国招商局轮船及木帆船组成，木帆船航业虽始终处在困境中，但仍有一定的发展。

第三节　广西航政机构的设置及其管理

民国初 1913 年曾设立北海航政分局，1927 年 2 月，广西省政府设立了广西航政局，国民党政府交通部曾设广州航政局梧州、北海桂平办事处等。然而，尽管争回了部分航权，修建了灯塔、浮标，整治了一些航道，但由于海关理船厅操纵在外国人手中，航政管理机构变成了一个单纯收取船钞的机构。

一 航政机构的设置

民国成立后，临时政府交通部以航政一端“棼如乱丝，宜速筹整理之法，以为划一之计，拟于沿江沿海各要埠，设立航政管理[11]，1913年，设北海航政分局，并在钦州、防城设分卡，统辖钦廉所属航政及船舶。

北海航政分局刚成立，英法德等国驻北海领事官即在海关召开紧急会议，炮制了《北海关理船厅章程》。按照章程，理船厅操纵了北海的港口大权和航运大权，航政局只能成为单纯收取船钞的税收机构。理船厅规定，帆船碇泊区在外沙内港，或龙王庙码头至海关以东的浅水沙滩。帆船在航道行驶时，若遇见外轮必须让路。当时，外轮横行北海港海面，不知多少帆船和驳船因来不及避让被撞翻，沉入海底。按理船厅规定，凡被外轮在港内或航道撞沉的船只，该船东在规定的时限将沉船移走，否则，理船厅代为移走或轰毁。由于船只碇泊，航标设置，航道疏浚等均由海关包揽，北海航政局无权过问，失去了应有的作用。所以，不久便被裁撤。

民国初，广西内河尚没有专管航政机构，只是在梧州设广西榷运局，(后改为盐税征收局)，为单纯的税收机构。来往梧州、南宁、龙州等地内河轮船。“理船厅乃洋员专政，意怀畛域。对于华轮则多方留难，对于洋轮则瞻绚情面”[12]。这样航权丧失，广西航业难以振兴。随反帝爱国运动的不断高涨，要求争回航权的呼声越来越高。

1927年2月1日，广西航政局在梧州正式成立，并在南宁、柳州、桂林、百色、龙州设分局。广西省会在南宁，广西航政局设在梧州，两地相距500多公里，广西建设厅鞭长莫及，难以指挥广西航政局。于是，同年8月改组各航政机关，裁撤南宁航政分局，迁总局于南宁，设分局于梧州。以后，又将所有各分局均改为办事处。从1927年7月至1928年5月，广西航政局收取船钞和罚款共7364万元，支出为5449万元。5月底，广西建设厅痛感

各航政办事处变成单纯的税收机构，便裁撤各航政机关，将整理船务、收船秒等事项，归并各税务机关办理。这样，广西航权仍无法收回。

1929年7月15日，国民党政府交通部长王伯群请求政府收回海关代管部分的航权，确立航路国有政策，凡属港政应归中央主管机关主持，负责施行。“凡属港务，如埠头仓库，港内航行标识船坞等，均归地方管理，惟仍受中央主管机关监督，至埠头仓库等处之收入，应全数作港务之用”，“沿海岸及本国境内之外船航行权，应速收回”[13]。为此，交通部在沿海增设钦廉航政局。其职责是办理航路及航行标识之管理监督事项；船舶发照注册事项；计划筑港及疏浚航路事项；管理及监督造船事项；改善船员生活条件事项；其他航政事项。可是，由于洋人操纵北海关理船厅（港务司），钦廉航政局无权管理港口事务，也无法插手筑港及航行标识之管理，只能管理民船发照及征船钞。不久，便奉命改为钦廉船务所。

广西航政局成立后，因不平等条约的束缚，部分航权无法收回，管理船舶和治理航路也无起色，广西省政府很不满意。于是，1932年6月21日发公告：“查本省航政事物简单，实无设立专局办理之必要，案经本府第13次特别会议，取消所有该局事务，照民国十七年所定办法交由统税局兼理。除令建设、财政厅知照外，特仰该厅知照，并转饬遵照办理具报。此令”[14]！这一公告是一个不利于广西航业发展的失误决策。

取消航政局，无专管水运机关，既谈不上争回航权，又谈不上扶持本国航业发展，航业衰落直接影响着社会经济和对外贸易。为了纠正各省对水运管理工作的偏差，1936年国民党政府交通部设广州航政局，下辖福州、厦门、汕头、江门、海口、梧州、北海办事处[15]，主管广东、广西、福建三省航政事务。

1934年3月，广西省经济委员会成立，将以前隶属建设厅的航政管理局，于1933年7月改设置广西航务管理局。广西航务局在制定的有关章程中决定，“凡境内航业商号船厂，均须申请登记

领证，船舶除公用船只、军舰外，须经登记丈量检验，请领执照，始准执行业务”[16]。通过制定章程，广西水运暂时有章可循。然而，广西省政府对航政认识不足，无意为争回航权斗争，而是对征税考虑得十分周密，不久，便将广西航政局撤销，把航政机关归并于税务机关。这意味着广西政府再次放弃航政权、航行权和航业保护权。亦即放弃对领水内的航标，灯塔的管理权，船舶的碇泊和稽查，引水等项的管理权。

二　孙中山治理西江的计划

从 1907 年至 1909 年，孙中山等资产阶级民主派，经常在广西从事革命活动。在广西期间，孙中山比较注意当地的内河运输情况。因此，他在《建国方略》中，提出了开发治理西江计划。

在珠江流域的水路中，以主流西江的航运最发达。当时，梧州与广州之间可以通航 500 吨级轮船，梧州与南宁之间可通航小轮、电船。西江在广西境内的各支流，均可通航电船、车渡和民船。孙中山认为，“为航行计，改良西江、吾将以其工程细分为四：一、自三水至梧州。二、自梧州至柳州口。三、桂江（即西江之北支）由梧州起，溯流至桂林以上。四、南支自浔州至南宁”[17]。

自三水至梧州，此段航道较深，除个别地段外，吃水十英尺以下的船舶可通畅无阻。因此，孙中山认为，个别地段“其中流岩石，须行炸去。其沙质之岸，及汛滥之部分，应从水底拦之，使之水深一律，而流速亦随之。于是，有一确实航路，终年保持不替矣”。“西江所运货载之多，因尽是以偿还吾今所提议改良之一切费用也”[18]。他明确提出，对此段航道中的礁石，要炸掉；对沙质之岸，该修筑堤坝拦水，加深航道水位。这个计划，无疑是正确的。同时，他又认为西江航运发达，载货船只来往频繁，所征之税钞，完全可以用来作为航道的护理费。

自梧州至柳州航道十分重要。红水河和柳江上游在广西的西北部和贵州的东南部。该地矿产、木材和农副产品丰富，当时陆路交通尚不便，全靠水路运输。因此，孙中山认为，一是在柳江

口建一商埠，“设于离浔江五十英里之处”。从浔州至梧州一段，“为使吃水十英尺以上之船可以航行，必须筑堰，且设水闸于此一部分，而此所设之堰，又同时可借以发生水电也”[19]。在此，孙中山提出了综合治理红水河、柳江、黔江的战略思想，既利于航道，又利于发电，是一个对水资源综合利用的设想。

桂江，自梧州起至桂林以上，航运较其他河流困难。然而，桂江流域地区，物产丰富，同时，溯桂江，过灵渠，可沿湘江抵长江，是连结长江流域和珠江流域唯一的水道。因此，孙中山建议，“此项改造，应自梧州分歧点起，以迄桂林。由此再溯流至兴安运河，顺流至湘江，因之达长江。于此，当建多数之堰及水闸，使船得开至分水界迄运河。地方又须建多数之堰闸，以使其下降。此建堰闸所需之费，非经详细调查，不能为预算也。然而，吾有所确信者，则此计划为不亏本之计划也”[20]。在这里，他提出整治桂江、灵渠以及湘江的计划是修建堰闸，使船能从梧州开到灵渠，过灵渠再沿湘江抵长江。并认为该工程费用必须实地勘探调查，才能准确预算。这一计划，反映了孙中山的务实精神。

由梧州至南宁，是广西境内最主要的水运干线，全长约 554 公里。有小轮、电船、拖渡和民船航行其间，小轮往返需 5 天。冬季水浅需 10 日。沿途经过横县、贵县、桂平、平南、蒙江、藤县、苍梧等重要港埠。邕梧航线河道较宽，来往船只最多，为广西内河各航线之首。在邕梧航线中，支流也甚多，共有 10 条，可通航电船或民船。

另外，自南宁起，由右江用小船可通至云南东界，由左江可通至中越边境，孙中山先生认为：“如使改良水道，以迄南宁，则南宁将为中国西南隅，云南全省，贵州大半省，广西半省矿产丰富之地区，最近深水商埠矣”[21]。云南、贵州和广西蕴藏着丰富的锑、锡、铅、煤、铁等矿物，而且南宁地区农副产品资源极为丰富。因此，他主张：“改良迄南宁之道，沿河稍须设堰及水闸，使吃水十英尺之船，可以通航，并资之以生电力。以该项工程所费，亦非经详细测量，不能预算。但比之改良自梧州至兴安运河一节

桂江所费，当必大减矣"[22]。在此，孙中山提出了改良邕梧航道的综合治理方针，主张修建堤堰、水闸，不但要利于航运，而且要利于水电建设。对该项工程的预算，他提出要详细测量，表现出他实事求是的科学态度。

1920年下半年，孙中山指挥护法军队推翻桂系军阀陆荣廷在广西的统治。次年夏，他又挥师从广州沿西江攻入广西。10月25日，孙中山乘军舰抵梧州，然后往桂林整军准备北伐。当时，桂梧航线亦是北伐军的运输干线。孙中山下令成立船务管理机构，派兵保护运输。在桂期间，他注重发挥广西航运的作用。可惜，1925年3月12日孙中山先生病逝。他在《建国方略》中提出开发西江宏图大略，后来国民党政府虽然做了一点工作，但整个计划仍停留在纸上。

然而，孙中山先生在《建国方略》中关于治理西江的计划，具有重要的指导意义。他首次提出关于综合治理西江航道，开发水力资源的方针，无论对国民党政府，还是新中国成立后的人民政府整治西江，都产生了重大的影响。

三　对主要航路的勘测与整治

广西河流，遍布全境。抗日战争前，由于公路交通运输落后，广西交通多依赖于水运。然而，红水河、柳江、黔江、左江、右江、郁江、桂江、西江等主要河流航道长期缺乏人工整治，险滩礁石之处较多。每逢冬季枯水期，船只航行，搁浅触礁罹祸时有发生。1915年1月，广东沿河督办官员陪同上海浚浦局派来的总工程师海德生等人由广州乘船抵梧州，沿途考察西江后，提出了整治西江的具体意见。同年5月，广东省治河处和广西有关当局派出12名工程师，会同英国工程师葛登，一起对梧州至南宁、梧州至广州，梧州至桂林的河道进行测量。测量队在广西境内主要办了五件事：（一）"自梧州至西江口之马角止，沿西江岸边节节测起伏之落差，并沿岸设立水准点共计116处，暨推求四年洪水最高之度"。（二）测量梧州附近河床的横剖面。（三）分别在梧州

的三龙庙，鸡笼州等处设水文观测站，研究西江的流速、流量、含沙。（四）在百色、西隆、桂林、兴安等地设气象所，测候雨量。（五）“履勘梧州至右江汇合点之西江上游河道，并溯右江而上，勘至南宁止，蓄意考查有无地段可凿新河，以通东京湾”[23]。

梧州至桂林航道，滩险石多，航行不便。从明万历年间至清末，虽多次设法疏浚，但成效甚微。1915 年，广西省政府建设厅便派工程队在桂江炸礁，历时年余，疏浚险滩 35 处，使船舶通行较畅。兴安运河（灵渠）是沟通桂江和湘江的枢纽。原有水闸 32 处，已毁坏四处。同年 11 月 30 日，省政府又派工程队考察灵渠，并将已毁坏的水闸修理好，使舟楫可通。

治理航路，必须首先弄清河道历年涨落变化，流量的大小，以及含沙量之多寡。

为了掌握第一手材料，做好航道的整治工作，1934 年广西省政府采纳航政局的意见，直接派官员在邕宁、横县、桂平、柳州、武宣五处，设立水文观测站。龙州、扶南、隆安、贵县、迁江等 5 个县（镇）的县政府亦相继设立县水文观测站。每日记载水位三次，十日记载流量一回，含沙量一次。同时，在苍梧、容县、果德、象县、钟山、思乐、南丹、思林、永淳、贺县、凭祥、西隆、百寿、恩隆、来宾、兴安、雒容、信都、隆山、养利、西林等 21 个县设立水文观测点，每日记载水位三次。据《广西年鉴（1935）》记载，1935 年，广西省政府又在位于各主要河道的城镇，例如百色、隆安、上思、东兰、都安、迁江、宜山、郁林、兴安、桂林、平乐、永福、梧州等 15 处增设水文观测站，“由省政府直接派人管理，并拟设训练班培养此项人员”[24]。

1935 年，广西省政府为施工疏浚各航道便利起见，于冬季枯水期，直接派工程技术人员，分往各地，组织疏河工程处，办理航道疏浚工作。此种工程处组织，均系临时性质，一俟工程完竣，即行撤销。1936 年，广西省政府为了发展航运和水利，在梧州设立疏河第一工程处，“办理桂河及桂平至梧州一般疏浚工作”。在南宁设立疏河第二工程处，“办理黑水河、右江及邕宁至桂平一段

河道疏浚工作”。同时设立疏河第三工程处，“办理红水河疏浚工作”。“至龙江及柳江疏浚工作，亦经由省政府分拨经费，由庆远、柳州疏河委员会负责办理”[25]。

1936 年 11 月至 1937 年 4 月，广西省政府对抚河、邕梧线、邕色线、黑水河、红水河、龙江、柳江、邕龙航线均进行了小规模整治。施工河段主要为平乐至梧州，邕宁至梧州，百色至邕宁，雷平至崇善，迁江至石龙，怀远至宜山，柳江至桂平，龙州至响水。工程项目是炸毁航道中的礁石，对险滩进行扒掘。其中，以疏浚红水河滩险工程的成绩较为显著。第三工程处对红水河自大湾至迁江 100 余公里航段中的险滩，全部进行了疏炸。当时，施工十分困难。如黄牛、赌命二滩，前者以其水声如牛鸣，远闻三四里外。后者因其艰险，有过滩如赌命之喻。经疏浚之后，化险为夷，交通畅便。对桂中的经济发展十分有利。

总之，抗日战争前，广西省政府出于对国计民生的考虑，是比较重视发挥水运优势的。为了确保航运，桂省政府不惜耗费人力物力建立众多的水文观测站，对主要航道进行整治，不但为后人提供了宝贵的资料和施工的经验，而且使抗战期间处于“大后方”的广西水运，一度获得发展。

第四节 造船业和水上客运的发展

抗日战争前，梧州和北海分别为广西河运枢纽和粤西的海运基地。这两地航业的发展，自然促使民族造船业的兴起。花尾渡投入航运，促进了广西内河客运的发展。

一 民族造船业的兴起

抗日战争爆发前，中外商家以北海为粤西的海运基地，开辟了北海至海口、广州湾（含湛江）、香港、广州、汕头、基隆、上海、大阪、海参崴以及北海至海防、西贡（今胡志明市）、新加坡、文岛、仰光等地 14 条轮船航线；以梧州为广西河运枢纽，开辟了

梧州至桂平、贵县、南宁、百色、龙州、柳州、桂林，以及梧州至都城、肇庆、佛山、江门、广州、香港等地18条客货航线。由于广西航运业的发展，与之相适应的船舶修造业，亦在梧州、北海等地兴起。

早在宣统年间(1909～1911年)，天和洋行在梧州有8艘电船航行于梧州至南宁、柳州之间。在航行过程中，船舶自然需要保养，维修。于是天和洋行兴办“天和机器厂”，修造“天和”洋行的船舶，并装配180马力柴油机。民国初，该厂引进了国外设备和技术，并雇用当地工人，无形中为梧州培养了新一代造船工人。

1910年以后，梧州先后办起“广成兴”、“广泰隆”、“安兴”“艺兴昌”等17家机器厂，而能够修造船舶柴油机的主要有“天和”、“广成兴”、“安兴”三家。例如，“桂德”电船的180马力柴油机是由“安兴”厂修造和装配的；“马临”电船的160马力柴油机，是由“广成兴”厂修造和装配；“新敬安”电船的180马力柴油机，是由“天和”厂修造与装配的。其他船舶修造厂，由于资金、设备和技术力量限制，只能对船舶进行保修，尚不能自行造船，他们只能生产一些小零件和船锚等。

1921年至1936年，是近代广西造船业处于较为兴旺的时期。抗日战争爆发前，广西水上货运量大，客商来往增多，因而刺激造船业的发展。例如贞江公司的“新业安”，鸿德公司的“常山”等电船，以及梧州、南宁等地的数十艘拖轮、渡船、客货船，都是这时候制造的。也有些帆船被改装为机帆船。造船业的发展，也促进了其他辅助工业的发展。

由于钦州、廉州沿海湾众多，南流江、钦江的航道曲折，因此，十分适合民船运输。抗日战争爆发前，钦廉地区拥有造价低，运输方便的渡船千余艘，大都在今北海市区的高德、合浦县的党江等地制造。当时高德、党江等地制造了各种型号的货船和渔船，船舶的龙骨选用坚硬的铁杉或坤甸木，船舷架骨则要用自然变曲而性韧，不易扭裂的古樟，船板夹层选用富含油脂的木材，船桅杆主要用坚韧，高大、笔直的杉木。北海帆船的外型设计、建造质量以及安全、

航速等，在国内同类船舶中，都可算得上是佼佼者。

1919年以后，北海商家为了发展民船运输，便开始引进外国先进技术和设备，购买外国柴油机，在高德造船工厂自己制造机动船。“行驶北海与安铺、东兴及钦州各内地口”[26]。另外，北海又是一个优良的渔港，有渔船300余艘。其中，有一部分渔船在渔业淡季时也参加运输。由于北海等地造船工业获得一定发展，所以又促进了航业的发展。

二 “花尾渡”和广西内河客运

1908年，“花尾渡”在广州内河问世。不久，永成航业公司的“花尾渡”开辟了梧州至广州的定期航线，博得了广西客商的喜爱。很快，“花尾渡”就在广西内河主要干线上行驶。花尾渡是一种特殊结构的轮拖客船，当时，出于商业竞争的需要，各航业公司将车渡改建，拆去其脚踏明轮装置，扩大了舱面建筑，并将船尾加高，扩建楼厅。厅内设置厢房、卧铺、餐室、浴室、卫生间、并有膳食、点心、茶水供应。公舱设有客卧，大舱有货时装货，无货时载人，底舱全部装货。这种经过简单扩建后的车船，看上去外型很象凤凰，于是人们按照凤凰的形和色彩，涂上绚丽的油漆，故称“花尾渡”。“花尾渡”船身一般长22～39米，宽6～9米，型深1.3～2.4米，吃水0.9～2.1米，可载客90～400人。“花尾渡”的特点是：航行平稳，旅客起居方便，供应齐全，卫生设施完善，旅客办事和旅游两不误。因此，“花尾渡”在西江航线上大受旅客欢迎。

1913年，梧州西江航业公司将原航行梧州至香港的“广威”轮，改行梧州至广州线。同时，粤航公司将“李宝号”改为“梧州号”，定期航行穗梧线，客货兼载。1918年，鸿记渡轮公司以租来的汽船拖带自置的“鸿记”、“利记”两艘“花尾渡”，定期行驶梧州与江门之间。同年，梧州航商梁树泉将长期称霸广州——梧州航线的两艘英商客轮（西南号和南宁号）买下，加上永成航业派业的“花尾渡”，华商在广西内河客运的实力，已经打破了外轮

的垄断地位。

从1925年至1931年，广西由于受粤桂军阀混战和滇粤军阀混战的影响，航运遭到很大破坏。据载："本期伊始，桂省既有群雄割据，苛捐杂税自亦层出不穷，而沿江盗匪充斥，往来船舶，势须仰杖兵力保护，方免蹂躏"[27]1931年4月，李宗仁与陈济棠联合与蒋介石抗衡，成立广西省政府，从1931年至1936年，广西实业发展比较快。

据《广西年鉴（1935年）·交通》记载，抗日战争爆发前，广西内河共有18条客运路线，共有50家航运公司（商号）的65艘电船或拖渡（客位为6229人）投入运营。近代广西客运是在改进车渡，引进和吸收外国先进技术的基础上，结合广西运输特点发展起来的，它对促进广西各地商品交流和对外贸易起了很大作用。

当时，广西内河的客运轮渡业获得了很大发展，同时，民船（木帆船）客运也有很大的发展。据1935年出版的《广西年鉴》记载：当时，广西民船由于适合水浅曲折的水道航行，加上造价低，艘数多，故仍承担着繁重的客运业务。以1935年为例，在漓江航线上，共有1852艘民船、运载旅客达1697.1万人次。其中梧州至桂林线，有民船679艘，运载旅客679.3万人次。在郁江航线上，拥有民船849艘，年客运量1340.8万人次。其中梧州至藤县线，拥有民船272艘，年客运量396.4万人次；梧州至桂林线，有民船31艘，年客运量26.2万人次；梧州至贵县线，有民船21艘，年客运量31.7万人次。

第五节　抗日战争爆发前广西主要港埠的航业和贸易

从1928年至1937年，广西民族航运业获得一定发展，促进了广西的对外贸易。梧州港货物吞吐量居广西首位。北海港为滇、桂、黔和粤西海外贸易的便捷通道。南宁港为桂南水运的重镇。柳州、贵县、龙州等港埠对外贸易也十分兴旺。

一　居广西货物吞吐量之首的梧州港

梧州地当漓、郁、黔三江之区，是广西内河运输货物的枢纽，同时也是广西进出口货物的主要集散地。1931年，在梧州注册登记的运输船舶共41艘（外籍船舶6艘），吨位3813.3吨，其中，50～100吨级船舶28艘，100～500吨级11艘，由于梧州拥有很多的船舶，故其内河运输在广西各港埠中居首位（参见表6-5-1）。

梧州、南宁、龙州进出口船舶和吨位比较表

（1925年～1933年按普通轮船章程）

表6-5-1

项目 / 年份	梧州		南宁		龙州	
	艘次	吨位	艘次	吨位	艘次	吨位
1925	3136	689330	521	28468	579	2316
1926	2533	541690	850	52026	737	2948
1927	4148	1068801	1024	64378	256	1024
1928	4973	1301692	904	60054	284	1136
1929	4559	1190107	736	50910	166	614
1930	3842	1206368	143	8404	40	320
1931	4214	1201592	637	44820	59	472
1932	3916	1083089	806	60585	85	529
1933	3698	1026375	818	64040	86	271
合计	35019	9309044	6439	433685	2292	9630

从表6-5-1可以看出，1925年到1939年的9年间，梧州和南宁港是稳定发展的，龙州港则呈现衰落趋势。这一期间，梧州抵港船舶共35019艘次，吨位931万吨。梧州抵港船舶不但艘次多，而且吨位大，平均每次每艘为265.82吨，说明抵梧州的船舶以轮船、大木船、拖渡为主。由于梧州是广西内河航运枢纽，因而也刺激了梧州对外贸易的迅速发展。

广西的矿产资源极其丰富，钨、锑、锰、铝等在全国占有重要地

位。同时，又盛产桐油、茴油。这些矿产和油料历来由梧州、北海两地出口至香港，再转销欧美及日本。1933年，广西省政府为了发展地方实力，与上海永安公司各自出资官商合办永康公司[28]，该公司设在梧州，分公司设在香港和南宁。南宁分公司负责收购广西和云南、贵州等地的桐油，锰矿等物资，用船运到梧州集中出口，香港分公司则负责国际贸易赚取外汇，以增加新桂系的财赋收入，永康公司一方面垄断上述油料及矿产出口，另一方面由上海购运棉纱、布匹、杂货等来桂销售，这样使梧州港的货运量大大增加。1935年，由于桂、沪双方利益冲突，永康公司解体。

广西省政府通过在梧州经营永康公司，一方面赚取了外汇，另一方面也培养出一些业务人员，取得了一些经营外贸的经验。1935年12月1日，广西省政府在梧州组建广西出入口贸易处，下设香港、南宁、八步、广州、柳州、上海、海防、龙州等八个分处，主要经营“由梧州出口的桐油、茴油、锑、钨、锡、锰等，直接或经由香港各处商行运销欧美及日本等国”[29]。该公司的信贷业务，主要是代广西省内一些政府机关或工厂企业，采购各种物资机器、零件、轮船、纸张等物资，由香港运至梧州后在广西各地分销。南宁分处的业务，主要是收购桐油和武鸣的钨砂，运往梧州集中出口。八步分处的业务，则是收购富县、贺县、钟县的锡锭、钨砂，以及河池大厂锡，运往梧州；柳州分处主要是收购桂北地区的土货，销往华北、华东地区或转口日本。由于广西出入口贸易处驻地在梧州，因此使港口货运总值居广西首位（详见表6-5-2）。

梧州、北海、南宁、龙州对外贸易比较表

单位：关平两　　　　表6-5-2

年份	梧　州	北　海	南　宁	龙　州
1922	9779710	5973536	2850136	146812
1923	13974942	5738483	5736508	273105
1924	16518947	5021801	6623436	281138
1925	13604850	4453663	4048492	555804

续上表

年份	梧　州	北　海	南　宁	龙　州
1926	17291745	2398803	6644572	1198407
1927	23004288	3721089	7120762	262330
1928	27942671	4269830	6528908	239774
1929	21860065	4226673	5959313	116234
1930	22256711	6859730	1250616	110003
1931	24200311	6293935	4485185	149057
合计	190434246	48957552	51247928	3332664

二　北海成为桂滇黔和粤西海外贸易的便捷通道

1926 年，陈济棠率兵进驻北海。此后，他以钦廉为地盘，凭借手中的军事力量，执掌了广东的军政大权，并与李宗仁的桂系军阀结成联盟，独霸南粤。为了扩大势力，陈济棠制定出一系列措施发展两广经济。从 1929 年至 1937 年，北海的水上交通和贸易出现了短暂繁荣，并使北海成为滇桂黔和粤西海外贸易的便捷通道。

一个港口城市的海外贸易成功与否，其经济腹地的运输条件至关重要，20 世纪 30 年代初，北海的海陆空交通条件已逐渐完善，西南航空公司办事处在北海建立飞机场。同时，公路运输发展也很快。当时，北海设公路局，先后修通了北海经廉州至闸利、公馆、白沙、山口、安铺、遂溪、赤坎、广州线；北海经廉州、钦州至南宁线。1932 年，北海与平南、郁林等桂东南地区的公路沟通，使郁林地区的货物经北海出口更加方便。1933 年，“北灵（按：北海至灵山）年内业已通车，而灵山距桂边，则仅有数公里之遥耳”[30]。公路干线的修通，大大提高了港口的货物聚散能力。

南宁为广西省会，北海是其进出口贸易的主要门户之一。由香港、新加坡等地进口的货物，多由北海港用船运至钦州的五屋屯附近，再从小董用人力肩挑或驮运抵南宁，再由南宁转销广西

全境或云南、贵州地区。据南宁关税务司记载：1930年，"南宁、梧州间水路不通，经由钦州私运进口之煤油，为数甚巨……。现在煤油、棉纱、钢材、杂货及化妆品等，不时自该路输入"[31]。

至抗日战争爆发前，北海已开辟了至海口、广州、汕头、上海、大阪、海参崴、海防、西贡、新加坡、文岛（苏门答腊），仰光和香港等13条轮船客货航线。与此同时，北海民船运输也十分发达。北海的机动船和帆船定期航行于今广西沿海的东兴、防城、钦州、党江、石头埠、和雷州半岛的安铺、海安及海南岛的海口、榆林等港、每年平均抵港的木帆船为3000多艘次。其中，北海与海口的帆船来往约500艘次。另外，南流江沿岸亦有数百艘渡船、小艇经常来北海港输运货物。

广西玉林地区的土货出口，一般由车运到船埠，然后用船沿南流江顺流而下，抵达北海，然后由北海港出口销往香港。

当时，经北海港出口的传统产品主要有猪、牛、八角、肉桂、花生、花生油、糖和海味等农（渔）副产品，以及锰矿、水靛等工业原料。其中，生猪一直是北海港出口的大宗货物。从1927年至1929年，北海港出口生猪共15.2万头，价值关平银195万两，约占全国生猪出口总数的21%。糖也是北海港出口的传统大宗货物之一。广西糖的产地主要在桂南地区，这些糖多经由北海港运往上海。1933年，由北海输出的赤糖共有73000担。同时北海还有海产品输出港，北海出口的海产品以尤鱼、墨鱼、鱼干、虾米为大宗，其大部分输往香港。

1933年，滇、桂、黔和粤西由北海输出的产品，贸易额增长很快。据《广东经济年鉴（1940）》记载，1933年，北海土货出口（转口）总值为628万元，曾一度跃居全国沿海商埠第十位。

三　桂南水路交通枢纽南宁港的曲折发展

南宁为广西省会，地处水路交通枢纽，是广西政治、经济、军事中心。南宁在邕江上游之上尧码头附近，河面宽阔，是进出港待装卸船舶的理想锚泊地，自上尧码头至亭子圩，河道弯曲，呈

弓形，水流平缓，极宜运输船舶停泊。因此，南宁为桂南的一个天然良港。

1921年，广西政局不稳。6月，孙中山下令进军广西，讨伐旧桂系军阀陆荣廷。然而，旧军阀不甘失败，组织反扑。在军事活动的影响下，南宁水上交通运输一度中断，故使南宁港对外贸易大受影响。1921年南宁进出口贸易由上年的798万元，降为490万元。1922年，又继续下降为285万元。1923年7月，战争暂停，梧州与广州之间及梧州与香港间的轮船往来，逐渐恢复，南宁与梧州间的交通及左、右两江各口的贸易，都开始恢复，南宁港进出口贸易总值也开始回升。

1924年，南宁对外贸易起伏变化很大，唯独锡的出口呈上升趋势。锡从贵州起运，本路经柳州，取道红水河由梧州出口，后因红水河匪患猖獗，遂改从陆路先至南宁，后赴梧州。以后，虽匪盗之风稍戢，但锡的出口仍取道南宁。由于大量的贵州矿产经南宁由水路运抵梧州出口，因而航运发展很快。当年抵南宁的运输船，由上年的313艘次，上升为503艘次。航运的发展，又促进了港口码头的兴建。20世纪20年代，在邕江上游的下楞至长塘之间，相继建成石级码头7处。其中，石巷码头，长33米，宽7米多，有石阶60级。水街码头，长30米，宽近9米，有石阶85级。港口码头作为交通公共设施，为船舶提供方便，自然对航业和贸易十分有利。

1925年由于再次受到西江沿岸军阀战争的影响，抵南宁港的船只比上年减少115艘次。1927年，南宁港“亦称安谧，全年之内，贸易活泼。进口货物，保持地位，均按供求相应之常轨而行，出口货物亦踊跃可喜”[32]。其中，云南、贵州和广西百色地区经南宁港出口的桐油，由上年的16000担，升为29600担，比上年增长85%，八角油亦为南宁的主要出口产品，这一年的出口量达4692担，比上年增长4.2倍。

1928年，南宁水陆交通比以前更为发达。当时，“由南宁至东北之柳州，及南宁梧州间之贵县，已有汽车公司四家，开车来往。

该埠城内亦逐渐改良。长途电话已有数家正在装设”[33]。由于城市建设和公路运输的发展，因而促进了南宁港及南宁对外贸易的发展。南宁港的进口货以煤油及水泥为大宗，出口货仍以八角、桐油、烟叶、矿砂为主。邕梧间之一部分贸易，轶出海关管辖之外”，是年南宁进出口贸易总值达653万银元。1929年，南宁地区受粤桂战争的影响，航运萎缩，港口吞吐量减少，对外贸易再度滑坡。1930年，南宁与梧州之间的航路因战事关系完全断绝，商业也因此而停顿。直到5月初，汽船才恢复通行”。7月至9月间，南宁为滇军包围，被迫停止办公。1931年1～5月，粤军占据梧州，西江流域远至贵县被划入粤军势力范围内。在未撤退以前，“浔桂两江之中，往来小船多被夺作军用，遂致商业运输船只缺乏”。6月，粤军撤退，南宁与梧州的水上交通立即恢复，“汽船民船来往无阻，各种商业咸沾利益，尤以出口贸易为最”[34]。可见南宁地区的航运，南宁港的生产及南宁外贸受战争影响很大，其发展形式呈波浪型。

1933年，李宗仁和陈济棠握手言和，桂粤两省经济恢复密切往来，这对于西江运输十分有利。

据当时广西省政府总务处统计室的资料记载，1936年南宁入口货价值1682万元（毫币，下同）。其中，棉纱16000包，货值640万元。食盐2000万斤，货值300万元。布货值250万元。纱纸200万斤，货值32万元。这些入口货，部分经右江销往云南、贵州地区。与此同时，“郁江上源左、右两江，运输物品，以药材及豆子、茴油为主，会于南宁，以转输于港澳各处。郁江沿河两岸，地属产米之区，每年由梧州输出外省者，为数不少”[35]。1936年，由南宁出口的货物，价值680万元。其中，桐油250万斤，货值155万元。茴油50万斤，货值100万元，大米700万斤，货值63万元。八角150万斤，货值43.5万元。熟烟丝150万斤。货值90万元。花生油130万斤，货值54.6万元。白糖150万斤，货值43.5万元。赤糖200万斤，货值22万元。稻谷600万斤，货值36万元。牛皮货值40万元。上述统计数字说明，随着广西交通条件

的改善，南宁港不仅是桂南水陆交通枢纽，而且还是广西对外贸易的重要口岸。

参 考 文 献

（1）《中华民国三年通商各关华洋贸易全年清册》第 1402～1408 页。

（2）《中华民国五年通商各关华洋贸易总册》第 1311～1317 页。

（3）《中华民国八年通商各关华洋贸易总册》第 1292～1297 页。

（4）（9）《民国十一年至二十年最近十年各埠海关报告》下卷，第 358～367 页。

（5）《民国十一年至二十年最近十年各埠海关报告》下卷第 320～322 页。

（6）（7）《中国海关十年报告（1912～1921）》第 323～343 页。

（8）《中华民国八年通商各关华洋贸易总册》第 1292～1297 页。

（10）陈铭枢总编纂：《海南岛志》第 217 页。

（11）（15）《交通年鉴》（1933 年版），航政篇第一章。

（12）广东航政局《航政特刊》第 2～6 页，1933 年版。

（13）高廷祥：《中国航政建设》第 130 页，1947 年商务印书馆发行。

（14）广西建设编纂委员会《桂政纪实》第 159 页。

（16）《交通年鉴》（1946 年版），航政篇。

（17）（18）（19）（20）（21）（22）《孙中山选集》上卷，《建国方略》。

（23）广西统计局《广西年鉴（1935 年）》735 号。

(24) 陈积玉：《珠江水文概论》、载于《珠江水利》(1947年版）第1卷，第36～38页。

(25) 国民党广西省政府编《广西建设汇刊》(1936年版）第63页。

(26)(27)《广西年鉴（1933)》第594页。

(28)(29) 刘一恺《解放前广西出入口贸易处概况》载《广西文史》十五辑。

(30)《民国十一年至二十年最近十年各埠海关报告》下卷，第320～354页。

(31)《中国海关民国十八年华洋贸易报告书》第95～97页。

(32)(35)《中国海关民国十七年华洋贸易总册》上卷，第83页。

(33)《中国海关民国十八年华洋贸易报告书》第95～97页。

(34)《广西年鉴》(1933年)，第594页。

第七章　抗日战争时期的广西航运业

第一节　战火中的广西航运

一　日本侵略者封锁西江及沿海

1937 年 7 月 7 日，日本帝国主义挑起芦沟桥事件，抗日战争全面爆发。8 月 26 日，日本海军强行封锁中国沿海。翌年 10 月 11 日，日本侵略军集结部队 40000 余人，舰艇数十艘，飞机 500 余架，在南海大亚湾强行登陆，经淡水镇、惠阳、博罗、增城、石龙等地猛扑广州。10 月 21 日广州沦陷。1939 年 2 月 4 日，日军宣布封锁珠江。广西各港至广州、香港、澳门的航运顿时中断。

广州沦陷后，广东的内河商船，除部分退入北江及江门一带之外，其余少数西撤，退入西江。这些船舶共约 200 多艘，蜂涌而至肇庆到梧州一线，或停或航，失于调节。

珠江被封锁给广西航运带来的直接影响首先是对外贸易运输线路的改道。由于粤港水道的梗塞，广西及西南诸省对外贸易大宗货物的运输线路只好改由越南、广州湾（今广东湛江）出入。其时，日军尚未侵入广西境内，梧州以上各江运输繁忙，甚至运力稍呈不足。1939 年 3 月，广州航政局与广西省航务管理局订立实施联系办法八项，以广东过剩的船舶开入梧州上游，分租给广西航业联营社轮渡电船各组，以加强广西的水运能力，抢运从越南及香港经湛江转入的重要物资。

抗战初期，即广州沦陷前，广州曾处于中国对外贸易总枢纽的地位。其时，中国从国外和香港进口的物资，主要是依赖香港

——广州（港穗线）、香港——梧州（港梧线）这两条航线。1938年2月，西南运输处设在香港的分处，专门设股办理进出口物资的运输。《中国战时交通史》估计：从香港经水路入内地的物资运输、港粤线约占9/10，港梧线约占1/10。定期专走港梧线的船舶，主要是广西航商的大兴、大明、江苏、江宁、中安等5艘轮船。1938年初，大兴轮改航港穗线，其余4艘仍按旧线航行。凡走该线的船只，在往返虎门至香港这一段航程时，均得到中国军舰的护送，免受日军军舰滋扰。

珠江及沿海被封锁后，广西与广州、香港两地的贸易往来并未完全断绝。当时，从内河到广州、香港的水路运输虽已不通，但轮船尚可抵肇庆，而且珠江西岸一带的城镇和乡村并未陷落，尤其是珠江三角洲的三埠、沙坪等地位居交通要冲，此时因水运繁忙，竟还得到了一定的发展。另外，由于武汉、长沙失陷，长江水路梗塞，湘桂铁路尚未正式通车，梧州遂成为洋货进口及川、滇、黔各省土产外销的主要集散地。在祖国半壁河山相继沦陷，形势动荡不安的情况下，来往梧州的客商云集，市面异乎寻常地兴旺起来。一时间，行商、单帮龙蛇混集，利之所在，趋之若鹜。他们驱使工人冒着敌机轰炸和敌舰封锁的危险，由梧州把土特产载船分批运往肇庆、三埠、广海，偷渡日伪封锁线输往港澳，或经肇庆至沙坪，偷渡九江封锁线输往广州出售，并从港澳或广州采办内地紧缺的商品回梧州经销。当时，由梧州运往港澳的商品以桐油、茶油、青麻、八角等出口物资为较大宗；运至广州的则以豆类等土产品为较大宗。运回的多属百货、五金、文具及棉纱、布匹等工业品。这种分散走帮、往返经营的方式，一直延续到1944年。

日本侵略军占据广州后，即企图打通粤汉铁路，以断绝中国交通要道。1939年2月至6月，日军分兵在琼崖与汕头登陆，是年11月中旬，又在钦州沿海一带登陆，并沿钦邕公路北进，24日，南宁失守。

抗战初期的1937年，在全国十大商埠中，梧州进口位列第九，

出口位列第七。南宁沦陷后，梧州无论进口或出口均被挤出十大商埠之外[1]。

1940年6月19日，日本胁迫法属越南封锁中国。20日，法国贝当政府宣布接受日本的无理要求，对中国实行封锁[2]。至此，广西东南两面受敌，西江下游遭封锁，上游被拦腰截断。梧邕航线已不能通航，绣江、桂江又因滩多水浅轮渡难以涉足，因此梧贵、梧浔、梧柳三条航线遂成为联接前线与后方客货军运物资的主要通道。

从1939年12月16日起，中国军队与日本侵略军展开桂南会战。翌年10月30日克复南宁，未几，日本侵略军全部退出广西，梧邕线恢复通航。

日军第一次占据桂南期间，西江上游轮运在货物运输方面已成萎缩状态，“几种主要物资运输已绝迹”[3]。尤其是日军对北部湾的重要港口北海实行封锁之后，经北海出口的部分广西土货则因“沿岸封锁益见严密，遂无法由海上输出矣”[4]。此时，地处内陆的广西只剩下广州湾这样一个间接出海口。广州湾以其法国租借的特殊条件，一跃而为粤西沿海最主要的对外贸易口岸。广西的出入口物资多经玉林、广州湾一线转运。藤县之北的绣江遂成水运要道。桂南会战后，随着梧邕航线这一西江运输主要通道的恢复，轮驳货物运输又出现了一线生机。当时的大宗货物运输主要是盐。

民国时期的广西是一个没有海岸线的内陆省份。广西全省及滇东、黔东南、湘西、湘南等地所需食盐主要靠广东沿海各盐场调拨，西江及其支流桂江、柳江是盐运的主要通道。广州沦陷、西江被封锁后，江门、广州来盐骤然断绝。1939年春夏间，两广盐务办事处迁至广西桂平办公，各地盐商纷纷寻找新的运盐路线。首先是从珠江口以西的双恩盐场、电白盐场、乌石盐场经阳江、阳春陆运到肇庆，再沿江而上运抵都城、梧州的运输线，该线运量颇大。以后又有从电白经梅录，信宜入容县的一条水陆联运线，由于该线上的陆路运力不足，收效甚微。再一条是从乌石盐场运至合浦党屋、玉林船埠再沿绣江运集浔江之滨的藤县，东下梧州，西

上桂平的运输线。该线“成为整个抗战时期梧州盐业最主要的来源”[5]。此外，还有经钦州、陆屋、出平塘、江口而集中于桂平的一线，盐运量也不少”[6]。这四条运盐路线中，有三条是经广西水陆交替运输的，有一条则经阳江运至肇庆后，溯西江而上。

盐运虽冒风险，但因其利润比其它货运要大得多，因此一些实力雄厚的航商纷纷投入盐运，以求获得盐运的专利。梧州大生运输公司及利源航业公司是此辈中的佼佼者。

大生运输公司是孔培生及冼少侠于抗战初期在梧州组建的。孔培生曾任广西航业联营社南宁办事处经理。其时，盐业的统制、发放、签约、招商承运等均掌握在梧州榷运局的官僚手里，梧州兴记洋行经理潘月樵（当时，潘月樵兼任广西航业联营社电船组经理，西江航业战时服务社经理，在抗战时期的广西航业界中身兼数职），伙同航商刘玉旋、林南荪、冯政图、邓贵芬、霍千生、王荫等人，向榷运局取得盐业的承包接运权之后，一方面用兴记洋行的名义给大生运输公司作担保，另一方面又利用大生运输公司的招牌与孔培生、冼少侠合作经营，“其盈利由他九人内订分益，其中包括承运其它物资在内”[7]。

大生运输公司的基本船舶包括各股东的自备船舶及公司成立以后陆续购置的船舶，计有十多艘汽轮，营业鼎盛时期曾租用多艘汽轮用于盐运或货运。其运输路线以上述的第一条路线为主，即从沿海盐场经陆路转接与肇庆港隔水相望的白土乡，再转水运沿西江而上，或抵梧州，或直接运至柳江流域各上游港埠。大生运输公司还利用其与桂系官僚的密切关系，承运广西进出口贸易处的大宗货物，如钨沙、铜、锡矿及桐油之类。在上行运盐下行运输出口物资中，大生运输公司在水陆两路沿线设立的“站点凡40多个……，押运人员150人以上”[8]。庞大的机构，巨额的利润，冒险的路线，紧张的抢运，构成了大生运输公司的营运特点，加上其股东们善于勾结官府，因而潘月樵等人战后变为两广航业界中屈指可数的头面人物。

利源航业公司是广州航商谢炳南于1930年独资创办的。1936

年春，其子谢达光到梧州组建利源分公司，抗战期间，该公司与梧州榷运局签订合约，承运自西江上游的南乡至贵县、桂平、柳州、南宁等地的食盐和其它各线物资。利源航业公司自置新南江、新连江、新源广、新利广、新中安、新日月等6艘汽轮和货驳多艘，同时也经常租用同业的汽轮及其它民驳船。从1937年抗战爆发到1944年广西第二次沦陷，该公司活跃于西江上下游，“其经营获利相当多”，而“遭受损失不大”[9]。

1942年，柳（州）衡（阳）铁路开始办理普通货运，西行粤盐多经柳江，集中于柳州用火车北运。由于石龙以上的柳江航道冬春两季河水枯浅，滩多流急，尤其“横濑”“水东”两大险滩，满载货物的轮驳船难以逾越。加上柳州火车站离港口较远，轮船与火车之间要靠汽车接驳，运费既昂，损耗也较大。所以，同年年底，湘桂铁路开辟支线，直达红水河畔的来宾县大湾港，使这一默默无闻的小港口顷刻便成为转运的枢纽。据有关方面统计，当时经西江运入内地的粤盐每月多达1500吨，1943年以后，增至每月2000～2500吨，属西江货运的首位。

1941年12月，太平洋战争爆发，沿海复遭日军封锁。此时西江上下游货运稀少，军运频繁，客运却因公路多遭破坏，水运成了来往旅客的唯一快捷通道而倍感紧张。

1944年，日本侵略者已成强弩之末，日军在太平洋战场上节节失利，不得不从东南亚战场求得脱身，以作保卫本土的打算。此时，海上通道已被盟军控制，日军若从陆路退兵只能经由越南折入广西，以打通中国大陆南北交通线。是年夏，日军共分三路从衡阳、广东及北海口岸进攻广西，西江沿岸城镇纷纷失守。9月30日，日军占领梧州。10月11日，又占领桂平。11月，南宁、柳州、桂林相继陷落。梧州沦陷前夕，沿江的中国轮渡一面负责军运，一面向上游撤退。撤退的船舶大部分驶入黔江、红水河，少部分迳向右江，分别疏散于隆安、田东、田阳一带河面。至此，广西航运业深陷绝境。

二　日军对各港运输船舶的破坏

1937年，广西航运业的发展已成蓬勃之势。是年，广西全省轮渡达98艘，1941年增至165艘，载量10641吨[10]。日本侵略军第二次进扰广西之前，广西全省“有电船37艘、汽船85艘、拖渡22艘”[11]。1944年秋，梧州、柳州、南宁、桂林相继陷落，西江中，上游水运工具遭到重大破坏，计损失轮渡131艘，载重8622吨[12]。光复后，“仅存电船14艘，汽船19艘、拖渡3艘”[13]。

1937年，广西全省有民船12933艘，1941年增至14037艘，载量154317吨。日军第二次侵入广西后，民船损失10448艘，载量167422吨[14]。

梧州港是广西最大的内河港口，在损失的运输船舶中，梧州港籍的拖轮、渡船、客货电船、驳船以及民船均占很大的比例。船舶损失的原因，一是被日机炸毁，一是自行凿沉。

1939年7月26日，日军飞机对梧州进行空前规模的大轰炸，沿江水筏大都毁于烈焰。西江航业战时服务社的轮渡来不及疏散，被炸“沉没客货拖船四艘、电船二艘、民船二十余艘……损失惨重”[15]。

1941年3月3日，日军袭击北海港，将停泊在港内的大小船艇尽数洗劫后焚毁。更有甚者，日本侵略者还将北海港外的天然屏障、孤悬北部湾而扼南海航路要冲的涠洲岛作为“不沉的航空母舰”，在岛上设立侵华日军第七基地指挥部，修建野战机场，出动飞机轰炸北海、合浦、钦州、南宁、梧州等地。

1944年9月，日本侵略军兵分两路进逼梧州：一路取道贺（县）梧（州）公路，一路经都城，袭大坡，夺戎圩，再乘虚而入。为了便利军运及机关团体的疏散撤退，广西省政府命令省驿运管理处控制迁走桂江的船只，以分配给各机关、部队使用。为预防万一，避免船舶被日军利用，还制订了船舶紧急处置办法，公布施行。同时，广西省政府并命令设在梧州的广西航业联营社，分组南北两河办事处[16]，分别主持该社南北两河运输业务及担负各

项军运。梧州沦陷前夕，轮渡纷纷向右江及红水河撤退。由于战局发展得太快，许多来不及撤退或撤至红水河无法再撤的船只，则分别自行毁坏或凿沉。“总计前后毁沉的船只，达107艘之多。计自动凿沉的，有电船22艘、拖轮15艘、汽船4艘；炸沉的有电船1艘、拖渡4艘、汽船17艘”(17)。

第二节　战时船舶管制与应运而生的航业机构联营组织

一　广西航务管理局的设立与裁撤

1927年以前，广西的航政管理原无专设机构。来往梧州、南宁、龙州的轮渡，概由海关兼管。民船则由各地县政府随处设点征收船捐。新桂系军阀控制广西后，广西政局逐渐稳定，“为整顿水道交通保护商旅航行统一各江船课改良船只运输”(18)，广西省政府建设厅于1926年12月15日议定在梧州设立广西航政局1927年2月正式成立（局长罗汉馨）。翌年4月，在南宁、柳州、桂平、桂林、龙州、百色等地设置航政分局。8月，省建设厅以航政总局设在梧州“离本厅遥远指挥不便”(19)为由，将总局迁往南宁，另设分局于梧州（分局长廖颖），原各分局均改称航政办事处。1928年5月航政总局被裁撤，“将整理船务等事项归并各税关办理”，另“设治河工程处专理治河工程事宜”(20)。1933年，成立广西省航务局，办理船舶的检验丈量，船员登记，牌照税的征收等事项。1934年7月，因省财政拮据，又遭裁撤。该局业务归省饷捐局设科办理，并在南宁、柳州、桂平、桂林、贺县、长安、百色、龙州设民船牌照征收处或代办处。

抗日战争爆发后，为“改进全省航政促进水陆联运并便利战时运输……”(21)，1937年9月11日在梧州又重建广西航务管理局（局长黄荣华），主要掌理：“1. 关于管制训练全省轮船拖渡民船事项；2. 关于办理全省航政事项；3. 关于统一全省轮船拖渡营业事项；4. 关于指导管理修船厂事项”(22)。

该局设第一、第二两课。第一课负责管理训练轮船拖渡民船，修建码头栈筏，管理修船厂。第二课负责统一管理水陆联运业务。

同年10月，该局根据业务情况的需要，在南宁、柳州、桂平、桂林分别设立办事处，并在百色、龙州、平乐、贺县、藤县、北流沙河、蒙江、贵县、南乡、长安、迁江设立分处。

1938年7月广州沦陷前夕，名义上管辖粤、桂、闽三省航政工作的广州航政局移设梧州。广州航政局移设梧州之后，其航政工作在职权范围方面与广西航务管理局经常发生冲突。譬如从广东退入梧州的粤籍船舶，其检验丈量，航线登记，船员考核等，广西航务管理局"悉令依照省府规章办理，以致时起纠纷，航商深以为苦[23]。这种一山二虎的局面竟持续了数年之久。国民党政府交通部与桂系的广西省政府经过"切实洽商"，于1943年才将此一难题暂时解决。是年1月，广州航政局改称珠江区航政局。4月，广西省航务管理局改称广西省船舶管理处。在职权方面也作了划分，"凡关于轮船之检验丈量登记，轮船之航线，轮船船员及引水人之考核训练，码头泊位及拖驳船的检丈给照，以及航路标志等事项，概归航政局管理。关于民船之检验丈量给照、船舶牌照之征收，民船水手及舵工之考核训练，码头水筏之管理，民船业之监督指导等事项，则归桂省船舶管理处管理"[24]。

珠江区航政局原有高要（即江门办事处退至高要而改称）、河源（即汕头办事处退至河源而改称）两个办事处，主要管辖西江下游与南路沿海一带及东江、北江、韩江航政。1943年，增设桂平、曲江办事处。增设桂平办事处的目的，是便于就近管理桂平以上柳州、南宁等埠的航政事宜。

抗战胜利后，珠江区航政局迁回广州，复称广州航政局。广西省船舶管理处的名称仍然沿用了一段时间。1947年3月，广西省政府以"政费不敷"为由，将船舶管理处予以裁撤，该处在梧州的业务，移交"三区专员公署"办理；桂林、南宁、柳州、桂平各分处，则移交各县政府办理。

二　广西省船舶总队的成立

船舶是战时重要的运输工具。抗日战争时期，在国民党军队节节败退，疏散成风的情况下，尤其如此。其时，各机关、部队为争夺运输船舶经常发生纠纷。各机关、部队争得船舶后，或延期发航，或备而不用，致使真正急运的物资的反而无船装运。这样，不但百姓反感，而且当局也难以统筹安排。

1937 年 11 月，广西省政府根据国民党中央政府军事委员会颁发的战时各省船舶编队办法，组成“广西省船舶总队”。总队部设于柳州，并在梧州、桂平、南宁、百色、长安、桂林设立办事处，在石龙、平乐设分处，“办理船舶之管制及封拔事宜”(25)。

船舶总队对全省运输船舶实行管制，其主要表现在三个方面：“（甲）统制，凡各机关需用船只运输物品，均应先将物资种类、数量、重量及送达地点，列单报知船舶总队部（或各地船舶总队办事处）请拨船只，不得自行封雇；（乙）军运，本省船舶缺少，运输物资过多，不敷分配，为免除各机关争夺船只抢运起见，应按各机关之物品数量及缓急，由船舶总队部调节派运；（丙）商运，为维持本省货物流通及各商场日用物品之供给起见，应由船舶总队部在各航线船舶总数内，轮流抽拨一部分船只，以商运之用”(26)。

至于封用船舶的运费及船员的工资，另有明文规定(27)，但已被压到最低限度。而且，在那些遍地烽烟的日子里，国民党军队兵败如山倒，他们封船军运时，则更谈不上有什么秩序可言。

因此可以说，广西省政府在实行战时管制时所成立的船舶总队，并没有完全起到其应有的作用。

三　广西省驿运管理处水运总段成立始末

为了加强对水运的管理，适应战时需要，1940 年 11 月，广西省政府成立了驿运管理处。翌年 5 月，设水运总段（总段长韦造时），省内船舶的管制均由该段负责办理，而广西船舶总队已无存

在的必要，于 1941 年 4 月被裁撤。

广西驿运管理处水运总段设于桂江之畔的梧州大学码头水筏上（即今广西梧州市游泳场），该总段的任务除接办船舶总队之任务，负担战时军运外，初时主要是组织省内民船，办理一般运输，以调剂物资的供应。总段下设水运站 13 处，分站 5 处，登记民船 13722 艘。1942 年运输各类物资 345783 吨。

从 1941 年 9 月起，水运总段实行"统收统发"的政策，以加强控制全省水运。所谓"统收统发"，即全省所有的水运商货，悉数由该总段（及其驻各地分支机构）包揽承接，然后配发各船舶载运。凡在省内各江营运的船舶，均需向水运总段或其下属机构办理登记，联保编队，然后由驿站依次配货，派员押运。这一措施实行伊始，即遭到航商和货主的激烈反对：航商斥其束缚了手脚，而货主嫌其繁琐。因为在长期的承托运活动中，各航商已和货主建立了一种较为密切、稳定的关系，彼此了解对方情况，但由驿站统一配货则使航商与货主间失去了彼此间的信任和了解，于双方都有不便。"乱点鸳鸯谱"，真不啻为"平地起波澜"。故此便产生了航商抵制，货主不愿到驿站托运的现象。这一现象在民船运输中尤为显著。水运总段有鉴于此，不得不另订七项民船载运货物统收统支的折衷办法，强调货主仍须到站托运，船舶入口时亦须到站登记，但办完各种手续后，货主可以选择船舶，船舶也可以向货主接货。

水运总段在推行"统收统发"碰壁后，又插手广西航业联营社（后文详述）。1942 年 5 月，强行接管该社的汽船、轮渡等组，与航商的矛盾一发不可收拾。1944 年，日军入侵广西，省驿运管理处水运总段的工作基本上陷于停顿状态。1945 年 6 月，水运总段悄然裁撤。

四　广西省航业联营社的建立

广西省航业联营社是抗战期间为适应战时运输需要，由广西省航务管理局出面筹设，省内各航商分组集资经营的联合组织。它

的发展情况大致可以分成三个阶段：1937 年 11 月至 1942 年 5 月为“商办”阶段；1942 年 5 月至 1943 年 2 月为“官办”阶段；1943 年 2 月至 1946 年 4 月为“官督商办”阶段。

1937 年 11 月，广西航务管理局在梧州召集全省航商代表，磋商组织航业联营社。航业联营社按运输工具的种类和性质划分为轮渡、电船、汽船、民船四个组，各组独立核算，自负盈亏。翌年 1 月开始营业，以参加商号的船舶为该社的基本船舶。各组集资为联营社的流动资金，计轮渡组 50000 元，电船组 98000 元（其中梧邕柳电船组 80000 元、邕龙色电船组 18000 元），汽船组 7000 元，共集资了 155000 元。

广西航业联营社各组的负责人为：轮渡组经理丘求心（兼航业联营社北河办事处经理），电船组经理潘月樵，汽船组经理林中原（后改为唐健卿），民船组副经理彭清、彭七，南宁办事处经理孔培生，主任张子良。

至于参加该社的各类船舶，据 1938 年 3 月 31 日统计，有汽船 13 艘，857 马力；拖渡 15 艘，1897 客位、1521 载重吨；电船 46 艘，5021 马力、3144 客位、2346 载重吨。其中：

行驶梧州至蒙江线有汽船 1 艘（“广德号”）、拖渡 1 艘（“德安号”）。

行驶梧州至大湟江口线有汽船 2 艘（“大泗德号”、“星州号”），拖渡 3 艘（“福成号”、“福泰号”、“恒安号”）。

行驶梧州至贵县线有汽船 3 艘（“大西安号”、“新亚洲号”、“维富号”），拖渡 3 艘（“航安号”、“广昌号”、“民益号”）。

行驶梧州至桂平线有汽船 2 艘（“大河清号”、“新德昌号”）、拖渡 2 艘（“民旅号”、“宝源号”）。

行驶梧州至柳州线有汽船 1 艘（“粤昌号”）、拖渡 1 艘（“大柳江号”），电船 15 艘（“柏林号”、“新泰兴号”、“启泰号”、“新东和号”、“新广财号”、“新敬安号”、“泰丰号”、“新利兴号”、“常安号”、“海龙号”、“安顺号”、“福昌号”、“永恒号”、“泰德号”、“利行号”）。

行驶梧州至南宁线有电船 14 艘（“新业安号”、“明珠号”、“桂丰号”、“桂阳号”、“桂就号”、“东湖号”、“大联盛号”、“海珠号”、“启安号”、“海阳号”、“新民强号”、“永安泰号”、“桂德号”、“桂恒号”）。

行驶柳州至大湟江口线有汽船 1 艘（“大西江号”）、拖渡 2 艘（“大运江号”、“大湟江号”）。

行驶柳州至运江线有电船 2 艘（“贵益号”、“昌泰号”）。

行驶柳州至长安线有电船 3 艘（“广利号”、“广丰号”、“广升号”）。

行驶南宁至百色线有电船 9 艘（“升平号”、“靖江号”、“利安号”、“桂利号”、“靖波号”、“拿波号”、“日光号”、“公平号”、“宁发号”）。

行驶南宁至龙州线有电船 3 艘（“利威号”、“民生号”、“华生号”）。

行驶大湟江口至迁江线有汽船 1 艘（“志益号”）、拖渡 1 艘（“新来宾号”）。

行驶大湟江口至贵县线有汽船 2 艘（“江安号”、“新兴号”）、拖渡 2 艘（“各记号”、“新东意号”）[28]。

随着抗战形势的变化，专走各线的轮渡、电船亦时有增减。以梧邕线的客货电船为例，1939 年，航业联营社派航线的电船有 13 艘，1941 年骤降至 4 艘，1942 年仅剩 3 艘。

轮渡、电船两组经营的业务范围是原来专走西江上游（梧州以上）各线的定期班客货运输。汽船组主要经营散货拖运。民船组由于其船舶主要是木质货驳船，业务多与汽船组、轮渡组配合载货。在 1937 年 11 月至 1942 年 5 月的“商办”阶段，这四个组虽然同属航业联营社，但各自独立门户，竞争激烈，联营有名无实。尤其轮渡与电船两组，为争夺旅客，“意见隔阂，未能合作，纠纷不已[29]。汽船、民船两组则因货运稀少，亏损过大，于 1942 年自动解散。

同年 5 月，广西驿运管理处水运总段借口航业联营社“各组

办理未臻完善[30]。强行接管该社的营业，将各线轮渡统归水运总段及其下属的各地驿站管理经营，水运总段自有的3艘汽轮（桂兴号、芦江号、福济号）作为官方船舶参加。此时，轮渡组部分实力雄厚的航商大发国难财，岂容水运总段插手其间，于是轮渡组的航商一面集体签名向国民党中央政府交通部告状，一面将所属轮渡收回停航。1942年与1941年相比，专走西江上游各线的拖渡锐减，即由1941年的15艘下降到1942年的9艘[31]。究其原因，既有抗战形势的吃紧，也有人为措施的不当。水运总段迫于无奈，只得租用一些货驳加以改装成拖渡，但简陋非常，而且经常失去班期，以至旅客怨声载道，货主望而却步。

面对如此这般不尴不尬的局面，广西省政府不得不于1943年2月，以"整顿本省水运交通"为名，将驿运管理处兼办的航业予以结束，"指导各航商组织广西航业联营社，统一经营，以专责成，于是本省航业，遂进入官督商办之阶段"[32]。

官督商办的广西航业联营社作为战时内河运输的组织形式，其机构虽然遍布全省流域港口，对于所属船舶的航行及客货运价都有统一的分配和规定，但充其量亦不过是一种松散的临时组合，并非广西航业托拉斯，参加该社的航业商号在生产上和法律上都并未完全丧失其独立性。

对于支流或短途航线，广西航业联营社更是鞭长莫及。

梧州至桂林通航的水道是桂江全程344公里，途经阳朔、平乐、昭平等处。其中由桂林至平乐，长107公里，抗战期间，终年行驶此航线的民船，约有1400艘左右，桂林每天有10～30艘开往平乐，客货均载，船价也不按广西航业联营社的有关规定执行。

梧州至戎圩（今广西苍梧龙圩），梧州至藤县、梧州至宦家湾等短途航线，历来为一些小航商所经营，广西航业联营社成立后，情况仍然如故。

1944年9月，日军迫近梧州，梧州警察局慌忙颁布紧急疏散命令，限城内居民三日内全部撤离。大敌当前，梧州的交通船只

大部分已被官方封闭，余下的供不应求。一时之间，运费大涨，致使“许多商品和物资都未能疏散，留于梧垣”[33]。

1946年4月，抗日战争胜利结束半年之后，广西航业联营社解散，广西航运恢复战前“自由营业”的状态。

五　西江航业战时服务社的设立

西江航业战时服务社是抗日战争时期专走西江（主要是梧州以下）各航线的船舶临时组织。在整个抗战时期，该组织始终被置于广州航政局（后改称珠江区航政局）的严密监督之下，它的性质回导于广西航业联营社，显露出一些准军事组织的特征。然而，在某些方面它又极其松散，入社的散拖汽轮可以退出该社，而又不受任何条例的限制。

1937年芦沟桥事变发生后，战火已燃遍华北、华中。广州顿时成为抗战初期的重要口岸，军运繁重，而航商仍如一盘散沙，无从领导。国民党政府于同年10月在广州组成“广东内河航业联合办事处”，以利战时军运和撤退。在广东的河内航业联合办事处的主持下各线进行联营，参加联营的船舶按月计发船租，如有盈余再发利润。11月，北江线首先成立联营处，稍后，梧穗等线亦渐次组成。其时，广西专走西江下游各线的船舶多为粤籍航商所垄断，在梧州设立的专走下河各线的航业商号大部分是粤籍航商的子公司。1938年10月，广州沦陷。1939年2月，珠江被日军封锁，广东的内河商船退入西江的达200多艘。这些船舶蜂涌肇庆至梧州一线，或停或航。此时，沿海百姓纷纷向内地疏散，以致肇梧客运极为紧张，出现了一方面运输工具愈感不敷，另一方面却停航轮渡的反常现象。为维持运输救济航业，1939年初，管辖粤、桂、闽三省航政的广州航政局（此时已退驻梧州），核准在肇庆组设“西江航业战时服务社”，规定所有退入西江的轮拖驳船，凡持有三水以上定期班客货运航线执照者，一律参加。该社将入社船舶分为基本船与预备船两种。初时，基本船仅有9艘拖轮、9艘渡船，以后陆续有船加入，最多时曾达19艘拖轮、19艘渡船。

“连同救济及收容船舶计有轮船四十余艘，拖驳船二十余艘，民船二十余艘，共达八十余艘，服务及救济之员工达二千五百八十余人”[34]。

参加西江航业战时服务社的航业商号及其船舶计有：

原走梧港线的广英、广雄两艘客货轮（所属行号为兴记洋行，经理潘月樵）；

原走梧穗线的广宽客货轮（所属行号为兴记洋行），西南客货轮（所属行号为西兴轮船公司，刘远峰独资经营），星东、星西、星南、大五星等四艘拖轮，东安、西安、永利、均益等四艘渡船（以上所属行号皆为永成航业公司，总经理苏耀宸、梧州分公司陈文耀为其入社全权代表）；

原走梧肇线的福昌、利昌两艘汽轮；

原走梧江线的鸿记渡船（所属行号为鸿利航业公司，经理雷竹池）；

原走梧州至三水（河口）线的新金山、新泰山两艘客货电船（所属行号是福荣航业公司，经理梁荣佳）；

原走肇庆江门线的大明星汽轮、利航渡船（均属新兴船务行、经理汤博文）；公兴汽轮、公益渡船（均属益兴船务行）；

原走肇庆广州线的永康、永强两艘汽轮、肇昌、穗昌两艘渡船（以上均属吉安航业公司，经理余吉闲）等等。

此外，原走下河各线的散拖汽轮有：江鸿、新梧山、前峰、汉民、海发昌、顺发鸿、新华发、厚发、显发、公发、宏发、长兴、安兴、江梧、江州、天行、文光、宏兴、鸿奥、恒兴等等。这20艘参加西江航业战时服务社的散拖汽轮，入社不久又纷纷退出。其中的江鸿、新梧山、前峰等三艘汽轮曾一度转租给同业作运盐之用，1941年加入广西航业联营社；江民、海发昌、顺发鸿、新华发、厚发、显发、公发、宏发、长兴、安兴等10艘汽轮退出西江航业战时服务社后，则长期租给同业拖运食盐，自始至终留在该社服务的只剩下江梧、江州、天行、文光、宏兴、鸿奥、恒兴等7艘汽轮。

客货轮渡入社后，分别航行梧州——肇庆线、梧州——都城线、都城——肇庆线、禄步——肇庆线等，定期行驶，轮流服务。其营运盈方亏方由服务社统收统支，所获纯利以50%提取公职金，30%分配给各入社航商，20%则作为全体员工的生活费。该社在广州航政局的主持下，由各轮渡的单位推选出负责人或船东派代表组织理事会，代表船东权益和职责。在理事会之下，西江航业战时服务社设正副经理各一人（经理潘月樵），负责该社的经营业务。

广州航政局控制西江航业战时服务社的严密程度，比官督商办时期的广西航业联营社有过之而无不及。

1943年11月11日，国民党政府中央交通部在梧州设立整理西江航业战时服务社特派员办公处。该社直属于交通部并受珠江区航政局的指挥监督，特派员的职责是“综理服务社一切事务”[35]，其内部机构在处以下设总务、业务、船务、会计四组。

实际上，珠江区航政局假手整理西江航业战时服务社特派员办公处及其下属的总务、业务、船务、会计四个组，已包办了西江航业战时服务社的一切营运业务。从1938年10月广州沦陷、日军封锁珠江，到1944年9月梧州沦陷，沿江轮渡仓促向右江、黔江、红水河撤退，在这长达6年的时间里，西江航业战时服务社作为西江下游船舶的战时组合形式，多少亦起到了一种维系团体的作用。1944年，肇庆、梧州、柳州、南宁等地相继失陷之后，往西江上游撤退的船舶被逼得无路可退，被日机炸毁及自行凿沉的数以百计，该社不少航商或船工不甘船只落入日本侵略者之手，亦不愿为敌伪效力，纷纷从南宁、柳州等地返回广东家乡。

第三节　举步维艰的西江航道整治

广西的河流，绝大部分属于西江水系、西江干流流经滇、黔、桂、粤四省，至广东省三水县思贤滘进入珠江三角洲，思贤滘以上干流全长2075公里，在广西境内的一级支流有柳江、郁江、桂

江及贺江等，各江水量充沛，常年不冻。然而，就其作为航道而言，最大的缺点是滩多流急，枯水期间严重影响船舶的正常航行。民国以前，各江的航道基本上仍处于原始状态。

1930年，广西地方当局在航商的强烈呼吁下，曾组织“左江河道疏浚委员会”，此举被誉为“开省内疏河之滥觞”[36]。1932年成立千里沙疏浚办事处。1934年7月组织测量队，测量各江主要航道，同时并在沿河港埠设立水文站，“搜集资料，以为治理河道依据”[37]。1935年春，又组织滩险调查队，分别前往各江航道以测量各处险滩、礁石以及水深、流速、河床等情况，而后即由省政府成立疏河工程处，准备对各江航道进行一番有计划的整治，但是，由于经费拮据和技术力量方面的原因，这一计划未能得以实施。在战前几年里，只能对桂江、郁江、右江、左江、柳江、红水河等主要航段的河道作一些零星的疏浚。

连结长江和珠江两水系的灵渠，此时也受到各方人士的关注。灵渠，作为一条航运与灌溉并用的人工运河，民国以来，直至1941年湘桂铁路衡阳至来宾段筑成通车以前，“一直都是湖南、广西两省间客货运输的要道，航运颇为繁盛，每天通过的客货船只，约有三、四十艘，货运量日达三百吨左右”[38]。20世纪30年代中期，杨子江水利委员会曾派出工程技术考察小组对灵渠及长江至梧州段的航道，进行了一次细致的勘察工作，但由于整治工程的浩大，在当时的一般条件下根本无法完成这一艰巨的任务，热心于此航道的专家们亦只好将《查勘灵渠水道工作报告》和《湘桂水道长沙苍梧段查勘工作进行报告》束之高阁。

抗日战争爆发后，客货频繁，军运紧急。航道的不畅，严重阻滞了战时运输的正常进行，各江航道的整治问题又一次被摆到桌面上来。1938年冬，国民党中央政府拨款疏浚灵渠，广西地方当局委托扬子江水利委员会组织湘桂水道工程处负责疏浚梧桂水道（桂江的桂林至梧州段）。另外，又委托华北水利委员会设柳江水道整理工程处负责疏浚柳黔水道（柳江、黔江段柳州至桂平区间），委托珠江水利局负责疏浚邕梧、邕色、邕龙等线。其它支流

航道，如中越交界处的平而河、柳州上溯贵州的融江，横贯广西中部的红水河，自藤县通往北流的绣江等，则分别由省政府设处，或华北水利委员会、珠江水利局负责测量疏浚。

抗战时期广西的航道整治，主要有以下一些河流：

桂江的梧桂航线是珠江水系经湘桂运河（即灵渠）与长江水系相连结的主要通道。自梧州至桂林全长342公里，共有滩险184处[39]，一般小电船在枯水期自梧州仅可上溯至平乐，洪水期才能上航至桂林。行驶该线的木帆船载量枯水期为20吨，中洪水期为45吨。航行周转期：枯水期客货轮自梧州至平乐需五天，木帆船则需30～36天。桂江沿河多石山，水流为巉岩所阻，只能迂回曲折奔腾而下。其河床一般由流沙及石卵所构成，沙面宽约100米，深度则随季节的不同而变化甚大。冬春时节，水浅滩露，船舶航行时，必须先把沙石扒平，以免触礁搁浅，故桂江的通航能力在西江各大支流中是较低的。抗战爆发后，因军运需要，国民党中央政府经济部拨款15万元疏浚灵渠，由省政府设工程处办理第一期工程，于1938年12月完成。第二期工程则改由湘桂水道工程处接办，亦于1939年底完成。湘桂水道工程处是由扬子江水利委员会组织的，1938年设于桂林。该处成立后，曾对桂江航道全部加以测量，并设计疏浚，计划整治后的航道常年可通行吃水达0.8米的小轮，预算此项经费约需1亿元，因经费无着，湘桂水道工程处只能先就桂林至平乐一段加以局部的整理，进行炸礁、疏浚建引水堤坝等等。1940年第一期工程竣工后，民船航行已较前顺利。1941年洪水期间，浅水轮船从平乐即可上驶桂林。

柳江和黔江自柳江至桂平的区段，全长298公里，共有滩险62处。该线航道水浅、流急、弯曲、狭窄、礁石遍布。枯水时节，船舶只能驶抵鸡喇，再用汽车转往柳州，有时甚至只能驶抵离柳州尚有153公里之遥的石龙。1939年3月，华北水利委员会与广西省政府分别在石龙设立柳江工程处和事务处，随即展开柳州至石龙段的疏浚工作。完成一部分工程之后，即因越南被日本侵略军占领，出口物资需通过柳江上游的融江，过贵州，穿云南，以

衔接滇缅公路国际线，融江顿时成了水运要道，融江的疏浚又成了当务之急。柳江工程处和事务处迁往融县，另外在柳州分设办事机构，1940年冬开始测量、设计，1941年春动工，至同年10月，已耗资40余万元，完成工程量的1/3。12月7日，太平洋战争爆发，缅甸、马来半岛烽烟四起，出口通道被堵，融江的疏浚工作也因此停了下来。

郁江和浔江梧州至南宁区段的水道，历来是广西省内的运输干线。该线全长554公里（包括郁江385公里、浔江169公里），共有滩险99处，水深只有0.9～1.1米，航道宽度亦仅10余米，曲度半径约为100米左右。由于航道弯曲、滩多水浅流急，枯水期间，船舶航行极为艰难。隆冬时节，上航过滩须卸货、卸客、抛锚挂绞、篙撑甚而船员下水扛抬而上；下航的时候，仍须卸货、卸客，船舶调头，抛锚挂绞、篙撑或船员下水扛抬，缓缓觅路而下。由于该线航道无固定的航标设置，来往船舶只有集资委托渔民择要于一些最危险的礁石处，插支竹尾或林棒表示其位置。航行该线的客货轮，一艘只有40～136马力、客位40～130人、载货量22～102吨；枯水时的航行周转期全线约需13天。

1934年，广西省地方当局组织测量队、滩险调查队等，对梧邕线的航道进行过一次较全面的测量、勘察，拟订了疏浚的计划，并于1935年动工整治，至1936年完成了第一期工程量的60%～70%后，即因故搁置。抗战爆发后，1938年，西南运输处曾一度拨款疏浚，1939年由珠江水利局接手办理。梧邕航道经疏浚后，“航行较前便利，夏间水涨时拖轮可直接上驶邕宁”[40]。

左江、右江水道远接越南。1939年11月24日南宁第一次沦陷之前，邕龙线曾经是一条对外出口的便捷通道。该线的航道情况虽较邕色、邕梧等线恶劣，但由于它偏僻、安全，受战争的影响较少，尤其是广州沦陷后，出入口物资改道经过越南，左江水道格外重要，“商旅多绕道于此”[41]。1938年，珠江水利局办理疏浚，第一期工程于1939年春完成。不久，南宁沦陷，航路中断，第二期工程被迫停止。1941年太平洋战争爆发，越南被日军占领，

左江水道即失去其战略地位，航道整治计划亦被废弃。

绣江即北流河。自藤县至北流段共长 137 公里，需疏浚的沙滩计 28 处。南宁沦陷后，经绣江航道转广州湾的出入口物资日益增多，1940 年 5 月，广西省政府拨款并委托珠江水利局组织扒沙队施工疏浚，同年 7 月结束。

抗战时期，西江上、中游各干支流的航道整治，是近代广西航运史上的一件大事，它结束了广西航道的原始状态，使广西的内河运输彻底挣脱了蛮荒时代的最后一道枷锁。就技术方面而言，如果说，19 世纪下半叶的轮船替代木帆船是广西航运的第一次飞跃，那末，20 世纪 30～40 年代的大规模的航道整治则可以称得上是广西航运的第二次飞跃。我们之所以称之为“大规模的航道整治”，是因为它曾荟萃了全国的航道精英，并系统地、全面地对各江航道进行了前所未有的测量、勘察、疏浚。虽然这些疏浚由于种种原因，未能取得令人满意的效果，但是，它终究结束了广西航道的混沌历史，朝着现代意义的航道整治迈出了重要的一步。

1945 年 8 月，日本宣布无条件投降，9 月 2 日，抗日战争胜利结束。战争时期出逃的城乡居民纷纷返回原地重整家园，恢复旧业。作为主要交通工具的船舶求过于供，重新自由营业的航运公司如雨后春笋般到处出现，西江上下游的客货运输一片繁忙景象，广西航业从而进入了它在旧社会制度下的最后一个时期——解放前夕的虚假繁荣时期。

参 考 文 献

（1）张嘉：《中国贸易年鉴》第三章，第 35～36 页，民国 37 年上海版。

（2）《日本压迫越南封锁中国》，载《东方杂志》第 37 卷第 43～44 页。

（3）黄珠：《抗日战争时期梧州航运见闻》，载《梧州市地方

志通讯》1985年第3期，第37页。

（4）《民国廿八年海关中外贸易报告书》卷一，第119～225页。

（5）（6）何怡举：《盐业经营的三个时期》，载《梧州文史资料选辑》第84页，1982年7月版。

（7）（8）（9）张子良：《西江梧州航运业兴史沿革资料》（打印本）梧州航运分公司编印。

（10）（12）（14）阐中骅：《广西省交通复员计划提要》，载《广西建设》第一卷三期，第38～39页，民国35年4月15日版。

（11）（17）阐中骅：《本省交通的破坏及其重建》，载《广西建设》创刊号第33页，民国35年2月15日版。

（13）阐中骅：《广西省卅五年度地方行政建设施政报告》，载《广西建设》第一卷，7期，第28页，民国35年10月30日版。

（15）（29）（30）龚学遂：《中国战时交通史》民国36年6月，商务印书馆版。

（16）此处的所谓南北两河，只是相对广西船员的习惯称呼而言。南河，泛指浔江，其含意延伸到上游的郁江乃至右江；北河，泛指柳江，其含意又包括黔江及红水河在内。总之，是一个模糊不清的，并不确切的而内行人又很熟悉，约定俗成的概念。作者自注。

（18）（19）（20）《新广西旬报》第三卷，第七号，第71页，广西省政府新广西旬报出版，民国18年1月21日。

（21）（22）《广西航务管理局组织大纲》，载《广西省政府公报》第190期第31页，民国廿六年九月二十日版。

（23）（24）《水道运输学》第115页，民国34年10月商务印书馆版。

（25）《桂政纪实》第161页，广西省政府十年建设编纂委员会编，民国32年版。

(26)《南宁民国日报》，民国 27 年 3 月 26 日，第四版。

(27) 见《广西省封闭船舶给与办法》，载《广西省政府公报》第 598 期，第 1～4 页，广西省政府编印，民国 28 年 10 月 17 日版。

(28) 陈晖:《广西交通问题》第 34～35 页，商务印书馆 1938 年版。

(31)(32)《广西年鉴》第三回，下册，广西省政府统计处编印，1948 年版。

(33) 罗沛端:《日军侵入梧州前后》，载《梧州文史资料选辑》第七辑，第 105 页，梧州市政协文史资料组编印，1984 年 7 月版。

(35)《交通公报》第一期，第 2286 页，《交通部整理西江航业战时服务社特派员办公处组织规程》，交通部出版委员会，民国 32 年版。

(36)(37)(40)《桂政纪实》第 68 页，广西省政府十年建设编委会编。

(38) 秦慰俭:《历史灵渠的维修与使用》(打印本) 第 11 页。

(39) 李炳臻:《广西航道、航运的前途展望》(打印本)。

(41)《南宁关卅五年度工作计划实施情形》，南宁海关档案六七九 14739。

第八章　新中国成立前夕广西航运业的虚假繁荣

第一节　抗日战争胜利后各线船舶营运的迅速恢复

抗战胜利后，市民纷纷回城，广西南宁、柳州、桂林、梧州四大城市（尤其是梧州）的工商业迅速得到恢复。其时，国民党政府忙于接收，粤汉铁路、湘桂铁路以及许多公路还来不及修复，水路运输再次成为唯一快捷的交通渠道。

战后航运遇到的问题是运力与运量之间不相适应的矛盾。在饱受战争摧残的旧中国，这种矛盾的解决办法往往是消极的。据有关资料记载，"战时我国沿江沿海之船只，包括中外所有者在内，总吨数约有一百五十万吨"，到战争结束时，"只剩下十五万吨，连接收敌伪的船舶计算在内，亦不过四十万吨，……还不到战前三分之一"(1)。

船舶缺乏的严重情形，在广西尤为明显。当时，广西省政府建设厅对船舶需求进行了估算："就省境适合航行之船舶种类，并就各水道以往之运输状况及因战争而损失之程度计算，其应补充之船舶数量及种类为 50 吨以下电船 12 艘，50 至 80 吨电船 16 艘，100 至 150 吨电船 12 艘，300 至 400 吨汽船 3 艘，100 至 150 吨拖渡 8 艘，250 至 300 吨拖渡 12 艘，拖带汽船 60 艘，10 吨以下民船 4300 艘，10 至 30 吨民船 5100 艘，30 至 50 吨民船 1000 艘，合计 10531 艘，总载量 176410 吨"(2)。然而在浩劫之余，要想完成如此庞大的计划，恢复战前旧观，是很不现实的。

1946 年 4 月 12 日，广西省政府以广西航业联营社在抗战期

间损失船舶八成以上的名义，向粤桂闽区敌伪产业处理局（船舶方面由国营招商局广州分局负责处理）拨租该局接收的机动木船10艘。同月，广西航业联营社解散，航商恢复自由营业。6月1日，国民党政府行政院善后救济总署广西分署与广西省政府在梧州组设绞捞船只贷款委员会，贷款给航商以捞修战争期间沉没的机动船只。各航商先后绞起、修理的汽轮36艘，电船5艘，拖渡2艘。战后初期，各方急需船舶运输，经营航业有利可图。大小航商或将破船从河中捞起，略事修理，或租民船充作客渡投入运营。1946年，定期航行梧州至上下游各港埠的客货电船达88艘，其中梧州至香港12艘，梧州至广州9艘，梧州至江门1艘，梧州至肇庆1艘，梧州至都城2艘，梧州至百色4艘，梧州至长安1艘，梧州至南宁18艘，梧州至柳州7艘，梧州至贵县12艘，梧州至石龙3艘[(3)]。广西全省的机动船舶（多属梧州港籍），据1947年3月统计，共有96艘，5802.68载重吨。

1946年，全年机动船舶客运量达499597人次，客运周转量162385862人公里；货运量263431吨，货运周转量100074072吨公里。

1946年末，全省各江木帆船共有8662艘，总载重量102343吨，分别为1941年的62%和66%。

船舶的数量及总载重量虽然仍未恢复到战前的水平，但各线营运毕竟得到不同程度的发展。战后初期，摆在广西航业界面前的两大任务，一是军运，二是储运。

抗日战争胜利后，国民党政府为了篡夺胜利果实，在美帝国主义的支持下积极准备反人民的内战。1945年9月8日，蒋介石在重庆谈判期间，密令其所属军队向解放区发动进攻，调进广州及广东省内重要地区的兵力达50个团以上。同年10月，国民党五十四军、第八军以及九十三军“陆续由广西调运东下”。他们随意强封商轮民船，“沿江的轮渡都被征用，行走肇梧、肇省的因与运军路线相同。固然大都被征用或强迫拖带军船，即行走江梧线之兴利、联发、信兴，致远等拖渡，也被征雇（服务），有些拖带

军驳至广州之后，又要拖带空驳折回梧州，如是者数次亦不获放行，以致各地的客货运输，都陷于停顿状态”[4]。

1946年6月，广西省政府同意国民党陆军总部军运指挥部广州区办事处在南宁、柳州、梧州、桂平、贵县、百色、龙州等地组织临时船舶调配会，以“办理调拨船只，供应军公运输事宜”[5]。

临时船舶调配会成立后，与航商的矛盾日趋尖锐。航商认为调配会征调船只太多，调配会签发的船舶放行单“每多延宕，致误船舶启行时间”，且军运给与“各征用机关每多不遵照发给，调配会又未指明征用机关地址，领取困难”[6]。令承运的航商们怨声载道，“年来航商最感痛苦者，厥为军运，亏累最深亦为军运”[7]。

所谓“储运”，即运输联合国善后救济总署的“济桂”物资。这些物资主要是大米、面粉、营养食品以及衣裤、白糖之类，实际上是美国的剩余物资，其中不乏质量低劣的品种，而且在辗转运输来华途中，被窃现象严重。

1946年初，国民党政府行政院善后救济总署广西分署在梧州设置储运站。储运物资的运输主要依靠船舶，大部分物资均由广州水运至梧州后再转运各地。梧州储运站运出的物资主要通过柳江、郁江和桂江。经柳江者直达柳州（沽水期仅到石龙，再由汽车转运）；经郁江者运至南宁；经桂江者多用民船配载，可抵平乐、桂林。物资运到上述各站后，再按规定数目配发各受赈区域。1946年2月以后，物资逐渐运到，运输日趋繁忙，梧州港的船只多被军运拉去，储运站不易雇用。迫于无奈，储运站和广西省政府只好贷给航商以捞修战争期间沉没的船只。另外。储运站将雇用的多艘趸船改作驳船，又购置31艘汽船，专作储运物资之用。

梧州储运站接收的“济桂”物资，在1946年8月以前须经广州转运，由于运输工具的缺乏，转运手续的繁琐，于储运工作有殊多不便。1946年8月以后，改由香港直接运入，这无疑促进了梧港航线的恢复。

虽然如此，从广州或香港经梧州再转运省内各地，毕竟路途遥远耗时费日。1946年10月，广西分署在北海、钦州、广州湾设

置仓储码头，储运船只经海路直接抵北海、广州湾卸货，再转到南宁、桂林等地，从而节省不少时间。

在这一时期恢复的西江上下游运输中，另一个大宗项目便是盐运。

光复初期，梧州及邻近地区所需食盐的来源仍以船埠、北流为主，此外，还有少量是从下河的肇庆、上河的桂平、平塘、江口等地运来的。“1946年下半年，开始有盐从广东江门水运来梧州，广州盐也在稍迟后相继运到；1947年下半年这两地来盐，已占压倒优势”[8]。这两地的来盐，由于是全程水运，成本低，售价也低，陆运无法与之抗衡。从江门、广州运上梧州的盐，都是以小蒲包装，每包约重70～100市斤，或付专船，或附驳船拖运。转口盐则以散装为主，由民船载运。

第二节　动荡中的广西航业

从1945年8月抗日战争胜利以后到1949年10月中华人民共和国成立以前的一段时期，历史上称之为第三次国内革命战争时期或解放战争时期。这一时期的广西航运业可用“动荡”二字来概括。

广西航运业进入20世纪40年代后半期，分工日趋专业化，航线也日趋固定化。抗战胜利以后，广州重新成为华南最大的经济中心城市、梧穗线成为下河运输的主要航线。梧港线则由于该线的客货船在抗日战争期间被炸沉多艘，元气大伤，一时难以恢复。梧港线客货多经广州、江门转口，梧穗线遂取代了战前梧港线的地位。受时局的影响，广州航运在短短的4年零3个月的时间里，经历了三个截然不同的发展时期。即1945年8月至1946年10月的畸形繁荣时期，1946年11月至1947年1月的剧烈竞争时期以及1947年2月至1949年11月，平稳发展伴随着风雨飘摇时期。

一　应运而生的众多航运商号

抗战胜利以后，作为主要交通工具的广西航业呈现一派“繁荣的景象”。光复初期，船舶极度缺乏，供不应求。客货运输可以任意增加收费，以梧穗线为例：旅客每位收费12000元（法币，下同），货物每担（50公斤）收费15000元，专走该线的客货渡每班（航次）的营业收入额约3500000元，成本仅1500000元，利润为133%[9]。

高额的利润，极大地刺激了航商们。在抗战胜利后短短的几个月时间内，广西的航业商号如雨后春笋般地涌现出来。这些公司行号，既有广西航业联营社或西江航业战时服务社解散后恢复“自由营业”的公司，又有新设立的或资金短缺勉强组合起来的小行号。“当时单驶省梧线——从梧州到广州的轮渡，竟产生了五十多艘”[10]。至1946年7月，上河线的梧州贵县线，船舶由4艘增至9艘，梧州石龙线的轮渡，已伸长到柳州，由4艘增至10艘，梧州南宁线轮渡8艘，梧州平乐线1艘，其余短途航线，如梧州大湟江口、梧蒙、梧藤、梧戎等线，皆有轮渡往来，交通堪称便利[11]。

这一时期广西航业商号林立，主要的有粤桂航业股份有限公司、合记航业公司、珠江航业股份有限公司、联记船务行、利源航业公司、福兴船务行、昌兴船务行、同商小轮船公司、联益船务行、广孚船务行、福安船务行、四合船务行、荣利船务行、和发船务行、兴利船务行、利兴船务行、恒发祥船务行、安全航业公司、成兴船务行、合德船务行、惠民航业公司、利行船务行、天天航业公司、永利行、联安行、梁根记等。

此外，还有多家委托梧州航商代理的公司和因与梧州航商有着密切关系的外港籍的轮船公司，如两广航业公司、和兴船务行、培侠船务行、福安祥船务行、祥兴（即华南）船务行、利昌船务行、三昌船务行、宝昌船务行、捷兴船务行、利也船务行、江泰船务行、祥安船务行、百丰船务行、文光船务行、顺和船务行、天

泰船务行、瑞兴船务行等等。

这些航业商号其历史渊源、资金差额上有很大差异，在规模上也是或大或小。大的如粤桂、珠江等公司，拥有拖轮、渡船、客货轮等基本船舶近 20 艘，小的如宝昌、捷兴等船务行，仅 1 艘自置拖轮渡。广西的航业商号，尤其是梧州专走下河各线的航业商号，其主要特点是与穗港航业界有着千丝万缕的关系。有些航业商号本身就是穗港航业商号的子公司或分行。明代以后，广州逐渐成为中国主要的对外贸易口岸。梧州是广东的近邻，被穗港航商看作是他们扩张势力的一个重要据点。穗港航商不但在梧州设立子公司或分行,而且其轮船还延伸到西江上游如百色龙州等埠。

在如此众多的航业商号中，实力最强者是号称西江两大航业公司的粤桂航业股份有限公司和珠江航业股份有限公司。

粤桂航业股份有限公司（以下简称粤桂公司）成立于 1947 年 9 月。总公司设在梧州，分公司设于广州。董事长藩月樵（1946 年初恢复成立广州轮船商业同业公会，潘被推为该会理事长），董事林南荪、刘玉旋、冯政图、霍于生，监事邓贵芬、王荫，总经理林南荪（兼），副经理刘玉旋（兼）、冯政图（兼），广州分公司经理王伯雄。

粤桂公司的前身是永成航业公司。1939 年，永成航业公司老板苏耀裘将公司股权的 50%让给梧州大生运输公司的股东潘月樵、林南荪、刘玉旋、冯政国、邓贵芬、霍干生、王东荫等七人。抗战胜利后，潘月樵等七人出资维修其占有一半股权的永成航业公司船舶并投入营运，以致和苏耀裘发生纠纷。结果，苏耀裘另组两广航业公司，潘月樵等七人设立粤桂公司。

粤桂公司初期拥有的基本船舶是：拖轮 4 艘、拖渡 2 艘、客货电船 1 艘。此处，还有由公司代管经营的股东个人所有的船舶。即林南荪、刘玉旋、冯政国、邓贵芬四人共有的拖轮 5 艘，潘月樵的拖轮 2 艘，霍干生、王荫二人共有的拖轮 2 艘。连同代理、租用的船舶，该公司共拥有客货轮渡约 20 艘左右。这在当时的西江航运中是一支不可轻视的力量。

粤桂公司专走梧穗线的定期班轮轮渡有：恒兴汽轮拖引的东安渡（东安渡于1946年6月建造完工投入营运，在此之前租用长安渡作替班），鸿兴汽轮拖引的西安渡，海龙客货电船（该船于1946年8月改走梧邕线）。除梧穗线、梧邕线之外，粤桂公司经营的航线还有梧江线（梧州至江门）、梧柳线（梧州至柳州）等等。其经营范围，既有定期班轮渡，也代理西江上下游各航线的不定期班轮（即散拖）的运输业务。

粤桂公司的经营一直持续到1949年12月。广州解放后，该公司的船舶在广州被有关方面接管。因此，粤桂该公司虽然设总公司在梧州，却成为新中国成立后广州航业界首先实行公私合营的一家企业。

珠江航业股份有限公司（以下简称珠江公司）1945年8月成立于广州，1948年12月在梧州购置和安水筏后即设立分公司于梧州。这是一家合股经营西江上下游各主要航线的企业。董事长丘求心，常务董事林仲武、朱夔培，董事李汉中、李成宽、李筱杰、陈保初，监事长谢仲篪，监事吴国基、陈珠。第一任总经理余履坦（曾任广州航政局梧州办事处主任），第二任吴剑青，第三任李成宽（兼）。协理林剑雄（驻梧州主持分公司的经营）。

珠江公司的历史可以追溯到抗战时期的1942年。当时，航商丘求心等人以其拥有的8艘汽轮、8艘拖渡、1艘客货电船，联合组成珠江航业股份有限公司，并向退驻梧州的广州航政局申请注册立案。抗战期间，这些船舶大部参加广西航业联营社或西江战时运输服务社，遭到一定程度的损失。但因其资本雄厚，股东们又善于经营，抗战胜利后，经过短期的恢复，便成为西江的两大航业公司之一。1949年秋，人民解放军挥师南下，在两广即将解放前夕，该公司紧急召集全体股东会议以商讨对策。会议决定采取化整为零的措施，将船舶交回股东各自经营。广州解放后，珠江公司的这一措施受到人民政府的严厉批评，遂于1950年夏再次集中全部船只，由公司统一管理。1952年，在广东的船舶由国营接管。梧州分公司主管的和安水筏及专走梧柳线的邕江，江安两

艘轮渡则于 1955 年在梧州要求公私合营。

抗战胜利后，珠江公司经营的航线主要是梧穗线、梧邕线和梧柳线。

专走梧穗线的轮渡有：天行汽轮拖引的广兴渡（1945 年 9 月，珠江公司首先在西江下游将此渡绞捞修复，复航梧穗线）；江州汽轮拖引的源利渡（1945 年 10 月复航梧穗线，1946 年 6 月改航广州至江门）；江鸿汽轮拖引的广利渡（1946 年 6 月至 1949 年 7 月顶替源利渡定期专走梧穗线）；大西江汽轮拖引的西兴渡（珠江公司于 1946 年 4 月租用广州同业的大明星汽轮拖引新利航渡专走梧穗线，1947 年春西兴渡造成后，即解除租约，由大西江渡拖引航行梧穗线，一直经营到 1952 年）。

专走梧邕线的客货电船一艘是柏林号；一艘是大联盛号。1945 年 8 月，柏林电船从红水河驶回梧州后即航行广州、贵县或南宁等地服务军运。同年 9 月恢复商运，1945 年冬至 1949 年 9 月改航梧邕线。大联盛电船原属南宁航商周珍记的产业，航行梧邕线，1945 年 11 月被珠江公司购入后继续在该线营运，直至 1949 年 9 月。

专走梧柳线的轮渡是大西江汽轮拖引的民贵渡。该轮渡于 1945 年 8 月从红水河驶回梧州后即服务军运，航行梧穗线。同年 9 月恢复商运，继续专走梧穗线，12 月改航梧柳线。民贵渡因残破不堪，勉强支撑到 1946 年终即转卖他人，大西江汽轮亦他调，后改派邕江汽轮拖引江安渡继续走梧柳线，航行至 1955 年，在梧州参加公私合营时为止。

此外，珠江公司还经营肇庆至三水河口线，由新德昌汽轮拖引端江渡从 1946 年春一直航行至 1952 年间，后在广州转入国营。

抗战胜利后的广西航运业与战前相比，在航线方面发生了一个引人注目的变化。即“航商多趋于梧州以下航运，而梧州以上则感机船缺乏，形成西江上下游之航运遍枯现象”[12]。梧州以下的航运，则因梧港线衰微而使梧江线崛起。

战前的梧港线，作为广西航运业的主要营运线路曾鼎盛一时。

专走该线的定期班货轮及客货轮有大兴、大明等15艘，散拖汽轮及货驳等更是不绝于途。抗战期间，尤其是香港沦陷以后，这15艘轮船先后被日本掳去或炸毁，无一幸存。抗战胜利以后直至1948年广西桂系官僚资本插手营运之前，专在该线营运的大多是一些小航业商号。如福兴船务行的2艘250吨趸船，航商黄流独资经营的粤生汽轮及2艘230～250吨趸船，昌兴船务行的潮安汽轮及4艘约350吨趸船，同商小轮船公司的裕生汽轮及2艘250～300吨趸船，联益船务行的3艘拖轮、3艘趸船，利也船务行的2艘趸船，江泰船务行的1艘300吨趸船，广孚船务行的广基汽轮及广华趸船，福安船务行的捷强汽轮及顺利趸船（约400～500吨）等等。据1946年官方统计，其时专走梧港线的船舶，包括汽轮、趸驳船、电船在内，合计共有68艘，皆为不定期的船舶。

与战前相比，梧港航线的营运情况已大为逊色。但在战后初期，该航线尚处于缓慢而艰难的恢复发展阶段。

战后初期，梧州至江门航线（梧江线）一跃而成为仅次于梧穗线的第二大航线。

1920年至1938年间，专走梧江航线的定期班客货船只有鸿利航业公司经营的鸿记渡和利记渡，并无其它公司的船舶参加，其原因，主要是当时江门市场上外销的西江土产杂货少，由梧州运至江门的土产杂货，仅供应江门附近的思平、开平、台山、新会等四邑和三埠。从江门上行返回梧州的货物，也只是新会县的土特产品如葵骨、葵扫、葵蓬、草席之类。货源既不多，属大宗者又缺乏，专走该线的船舶也就寥寥无几。

江门地处西江下游，靠近港澳，水路交通密如蛛网，轮船往港澳朝发夕至。1904年4月22日，江门被辟为通商口岸之后，随即在外港北街设立江门海关，市内设分关。从香港驶入的大型货轮，按规定在北街下锚寄碇、装卸货物。从澳门驶入的小型客货轮或拖渡则可直达内港接载。

抗战胜利以后，国民党政府重新划定对外贸易口岸，未将梧州列入，致使梧州与港澳的直接商运陷于停顿。一些善于钻营的

航商便考虑经广州或江门转口，以开辟一条对外贸易的通道。

江门转口的便利条件以及江门海关的询私枉法，是形成梧江线畸形繁荣的两大要素。梧江线的“鼎盛”时期从1945年11月一直延续到1947年6月。

按规定，商品的出口需要经海关进行结汇，即按货物的品种、数量纳税。有些经营小宗商品如牲口、水果或土产的商号便采取各种化整为零的办法，托船上工友作为自带物品走私出口。大宗货物则通过贿赂海关人员逃税。一时之间，江门成为运货走私最集中的地方。从梧州出口往港澳的广西土特产、农副产品、矿产品，如猪、鸡、鹅、鸭及大宗的桂皮、竹竿、八角、五倍子、桐油、茴油、桂油、纱纸、牛皮、万金纸、钨、锡、铜、铅、镍等皆集中于江门转载去港澳。其时，专走梧江线的航运商号及船舶主要有：

粤桂航业股份有限公司琼州汽轮拖引的安全客货驳，该轮渡从1945年12月航行至翌年7月。

利源航业公司新日月汽轮拖引的光荣渡，该轮渡从1945年12月航行至1948年终。

航商邝某与他人合资的联兴汽轮拖引的联发渡，该轮渡从1946年2月航行至1949年底。

四合船务行祥兴汽轮拖引的致远客货驳，该轮驳从1946年2月航行至同年7月，后改走梧贵线。

荣利船务行新利发汽轮拖引的永华渡。

航商黄某的郑州汽轮拖引的利亨渡。

和发船务行大海明汽轮拖引的和发渡。

兴利船务行复兴汽轮拖引的兴利渡。

利兴船务行靠租借汽轮拖引的兴记渡。

利记船务行靠租借汽轮拖引的利记渡。

恒发祥船务行靠租借汽轮拖引的恒发祥渡。

安全航业公司的新河山汽轮拖引的永忠渡（该渡由原航安驳船改装而成）。

梧江线的畸形繁荣时期一直持续到1947年7月。随着各航线客货运输的渐趋平衡，运力与运量的关系变为供过于求，又导致了航商之间的激烈竞争。

二　航商间的激烈竞争

1946年11月以后，各航线的运输逐渐陷入困境。其原因主要有三：其一，民生凋敝，货运日少。其二，各航线运力分配的不平均和航商之间的激烈竞争。其三，物价飞涨，入不敷出。

1946年6月全面内战爆发。国民党政府为了得到美国的支持，于1946年11月4日和美国签订了《中美友好通商航海条约》。其后，美国商品大量涌入，中国的民族工商业面临着破产与倒闭的厄运。其时，广西也和内地许多省市一样，美货充斥而出口货物骤减。

输出物资日益减少，引起了航商之间的激烈竞争。一些小的航业商号，由于资金短缺，组织不健全，在竞争中遭淘汰。

由于客源、货源骤然减少，因此各航商间的竞争也就愈加激烈。“某线客货略挤，便如蚁赴蜜，驶来这里觅食、降价相以，竞争日蒸，循至船烂失修，甚至希图轨外之利，以求弥补，而终则焦头烂额、弃甲曳兵。此中损失，不可数计……”(13)。

以梧州至中山（石歧）线为例，这条航线在1945年冬以前基本上没有定期班的客货轮渡或驳船，只有一些散拖汽轮偶尔出现。1947与1948年冬春之交，瑞德汽轮拖引新平安驳、南天汽轮拖引大德利驳、合兴汽轮拖引大海利驳，志合汽轮拖引新合兴渡、宜顺汽轮拖引合益渡等定期班客货轮驳船竞相航行此线。究其原因，是石歧以及附近的前山镇与澳门相距不远，石歧、前山与澳门之间经常有走私的机帆、风帆、电船、民船穿梭往来，走私方便，粤桂两省的客货商人便蜂涌而至。

“如蚁赴蜜”的现象在梧穗线最为明显。1946年11月至1947年1月航行于该线的轮渡最多时曾达40余艘。然而好景不长，此时恰逢“军运频繁，每轮附拖军船五六艘，所给薄资不敷弥补燃

料，而附托过重，每班稽延时间二三天”(14)。年运以后，商业营业的不景气又迫使各轮渡“竞相争揽，各将运价减低，每客收费四五千元，每货担计收费五六百元不等”(15)。加上燃料价格的暴涨、开销增大，众多的航商难以为继。经过一个时期的激烈角逐，梧州的航业商号或停航或改航，能够继续维持营运者，只有西江航业的几家大公司和有桂系官僚支持的富商巨贾。轮渡减少以后，运力与运量渐趋平衡，广西航运业遂进入一段平稳发展时期，然而随着时局的变化，广西航运业又开始走向没落。

三　广西航运的衰落

1948 年，广西专走西江上下游各航线间的内燃动力装置船舶（客货电船）总计达 53 艘，2777. 16 载重吨，4733 客位，至 1948 年，客货电船以其吃水浅、速度快、机动灵活，适航性强，尤其适合航行西江上游各大支流等特点，开始作为一种主要的水上运输工具，与客货轮渡、散拖货驳已成三足鼎立之势。同一时期，专走梧穗线的轮渡已稳定在 15 艘左右，梧江线的轮渡达 8 艘，梧都线的轮渡 2 艘，与激烈竞争时期的情况相比、下河各线的运力与运量已渐趋平衡，“航行日趋活跃，旅客、货物均甚拥挤……航业均获厚利”(16)。

经过辽沈、淮海、平津三大战役之后，国民党政权大势已去。1949 年初，国民党政府南迁广州。其时，两广各地秩序混乱，人心惶惶，货币贬值，物价飞涨，加上沿江土匪的活动猖獗，燃润物料等运输成本的不断上涨，给广西航运业带来极大的危害。

土匪拦截船舶，抢劫财物的问题在西江由来已久。到了国民党政府崩溃前夕，官、兵、匪互相勾结，西江上下游的土匪甚至在一些险要地带建立炮楼、拦河勒索“行水”（或称路钱），甚至在轮渡航经河段放置水雷，劫船掠货。国民党一些驻军或地方团队也同样勒索保护费，否则就要扣船或捉人抵押。在西江下游太平沙至勒洲的一段很短的航程之内，土匪设卡勒索“行水”的“挡口”即达 18 处之多，“每天轮渡经过，不交行水便遭射击”(17)。

“……贵县东津至桂平白沙的一段水程，匪风颇炽，所有船只搭截商旅及货物往来，常被匪徒拦劫，损失甚巨，致使一般商旅裹足不前，望之生畏……即使有少数民船敢于冒险航行，但却必须将货物数量报告当地乡公所，缴交保护费（俗称行水），货物多时则照税单每百斤缴三百元，货物少时则由其估计，曾有过缴交一次一百五十万元，始派武装壮丁二三名押运”[18]。

“……行进肇庆三水头车驳端江号去月（1949 年 8 月）廿六日下午十二时，由肇庆开往三水，途抵高要属四区罗隐涌独扬河面，被岸上匪徒密集机枪扫射，随后有新会昌、肇澳轮渡，亦被扫射，两渡男女搭客均落仓趋避，幸开足马力脱险。闻端江渡中，有一男搭客为流弹射伤”[19]。

面对土匪的猖獗活动，航业界束手无策。除了频频向当局呼吁，请求支援外，唯有加强自身的护航作用。当时，专走各线的轮渡一般都自备有步枪、驳壳甚至小钢炮等轻重武器，雇有护航人员。1947 年 11 月，“广州航政局为谋防御，遂下令实施联航，西江船只均已集中于下午开行，过甘竹滩后方始分道各走各路……”[20]。梧穗线的轮渡，从梧州开往广州，必须“先到肇庆寄泊，候齐三艘鱼贯而下……”[21]。邕色线的电船，也曾一度联航。虽然如此，货物的安全运输还是没有任何保障，旅客犹如惊弓之鸟，无时不处于土匪的威胁之中。

货币贬值、物价飞涨、燃润物料的短缺、运输成本的增大，是笼罩广西航业界上空的又一片乌云。

随着国民党政权临近垮台，通货膨胀，货币贬值，从而引起物价的飞涨。

1948 年 8 月 19 日，蒋介石下令实施“币制改革”，取消法币、发行金圆券，国民党统制区（国统区）当即又发生金融波动。到了 10 月，各地均出现抢购浪潮。日常生活必需品如生油、面粉、杂货等均绝市，不少商店关门停业。

物价飞涨在广西航业界引起了一连串的连锁反应，首先是机动船舶所需的柴油紧缺。当时柴油全赖外商供给，而早在 1947 年

3月，有关当局即对输入的柴油加以管制，至1948年币制改革后，柴油市价顿时暴涨，其次是蒸汽机燃料也出现危机。由于广西是缺煤省份，此时的煤炭价格已涨到航商难以承受的地步，不少船舶被迫改用价格较为便宜的木柴来代替煤炭。

燃料费用的激增，导致在开航的轮渡中燃料费用占整个支出的50%以上，员工生活费及薪津则占30%。币制改革后，运费曾一度冻结，各轮渡入不敷出，“燃料煤柴油、食米缺乏，轮船纷纷停航，情形极为严重”[22]。至1948年11月13日，梧穗线即有8艘花尾渡停航。

币制改革后的一段短暂的时间，运费虽曾一度冻结，但不久运费仍一味地向上狂涨。

1948年7月2日，西江下游的船票较6月份上涨90%，货运收费增加100%，货物栈租收费增加400%[23]。

1948年11月29日，“南宁轮船工会，以各电船所用燃料价格暴涨，航行成本增加，有亏本之虞，拟于三十日起，货客运价，比前增涨三倍”[24]。

四　桂系军阀的官办航业

抗日战争胜利后，国民党政府的中央势力进一步渗入桂系军阀控制的广西。广西当局为摆脱被全面控制的局面，开办各类工商企业以为新桂系集团的活动经费来源。在航运业方面，广西当局插手其间的两项活动，一是设置广西银行运输水筏，一是筹组广西航业公司。

在梧州的河面上设置水筏，其历史由来已久。所谓水筏（西江水系俗称“排江”），实际上是一种平底匣形的非自航趸船，也可以说是一种特殊的固定在岸边供船停靠的“浮码头”。它用引桥与岸连接，使船的停靠地点有足够的水深，并能随水位涨落而升降。其功能主要是供旅客上下船、装卸货物或堆存货物之用。水筏面以上一般分上下两层建筑，下层作堆栈或货仓，上层兼具写字楼的功能。有些航业商号为了节省经费甚至将公司的办公地点

也移到筏上。

梧州河面上湾泊的水筏，在最盛时曾多达10余座，如：湾泊于粤东会馆、新会会馆的西江航业筏；湾泊于大同街口的西兴航业筏；湾泊于沙街附近的宝泰航业筏；湾泊于大南码头的信孚洋行筏；湾泊于居仁码头与珠玑码头之间的济和洋行筏；湾泊于织笠街口附近的万安航业筏；湾泊于今航运公司客位码头附近的利通航业筏等等。

抗战期间，梧州的水筏绝大部分被日本侵略者炸毁。光复初期，仅剩一座中型的和安水筏尚能营业，航商们深感不便，但又无力重新建造。桂系官僚资本的广西银行抓住这一机会，在抗战刚刚结束，即集资装造了一座大型的航业筏。该筏的停泊地点位于浔江与桂江交汇处，辐射三江、背靠闹市，占尽地利的优势，深受航商、货主、旅客的欢迎。1946年春，广西银行运输水筏正式开始营业。该筏主要湾泊各线客货轮船、花尾渡，用作上下旅客，装卸货物，并兼作货栈、堆放、检验来往物资，以收取泊筏租、仓租等。在其经营期间，除了受到时局动荡的影响之外，总的来说，获利颇为可观。新中国成立后，该筏被国营梧州运输公司接管。

广西航业公司由香港广西银行（即广西银行香港分行，以下简称港西行）兼营，实际上是港西行的下属机构。1947年7月，港西行即拨出资金组设广西贸易公司，并在菲律宾购入两艘美国登陆艇，在香港改装成客货轮（取名“桂山”号和“桂海”号）。在此基础上，港西行又陆续购入一些船只，即组设广西航业公司。随即在梧州沙街（今南堤路）设立分公司。

桂山、桂海这两艘钢质客货轮长约52米，每艘排水量300吨，可载客300人。1948年间，正式参加港澳、港穗两线的定期航行，有时也航行于梧州、江门之间。这两艘轮船坚固快捷，客位较为雅洁宽敞，在西江航线上颇具竞争力。

广西航业公司的货运业务以自运为主，载运地方政权所属机构的进出口物资。1949年8、9月间，广西当局的出口锡锭，就是由桂山、桂海轮载运的。桂山、桂海轮作为广西航业公司的两大

支柱，新桂系集团曾对其寄以极大的希望。但由于这两艘船的主机机件陈旧，经常出现故障，因此在其航行梧港线未及一年的时间里，亏损甚大。梧州解放前夕即停泊于香港，不再来梧州。

第三节　新中国成立前夕的广西航政管理

抗战胜利后，珠江区航政局迁回广州，复称广州航政局。广州航政局在其管辖范围内，设置厦门、福州、汕头、江门、广州湾（今广东湛江）、海口、北海、桂平、梧州等9个办事处。其中汕头、厦门、江门、梧州4处为一等办事处。

其时，设于梧州的广西省船舶管理处尚未撤销，虽然轮船的检验丈量登记、轮船的航线、轮船船员和引水人员的考核训练、码头泊位和拖驳船的检丈给照，以及航道标志等事项，早已归广州航政局（及其后的梧州办事处）管理，但民船的检验丈量给照、船舶牌照的征收，民船水手及舵工的考核训练、码头水筏的整理、民船业的监督指导等事项仍归广西省船舶管理处掌握。在战后初期，民船运输迅速恢复，其恢复速度甚至快于机动船舶。1946年末，全省各江木帆船共有8662艘，总载重量102343吨。1946年1～7月，经广西省船舶管理处丈量的民船总计达3876艘，41708吨。仅此一项，广西省船舶管理处的收入就十分可观，这对于广州航政局梧州办事处的利益无疑是一个打击。

光复初期，广西地方当局受到国民党中央政府的多方掣肘。广州航政局自恃是中央交通部的派出机构，对于管理广西民船自然不会轻易放过。1947年7月，广西当局迫于南京政府的压力，将广西省船舶管理处撤销，10吨以上的民船交由广州航政局管理，10吨以下的民船则由各县市政府继续管理，并将管理办法颁发至各县，其要点如下：

“一、民船须向各当地县市政府申请办理下列各项手续完竣后，方得航行：1. 民船登记，2. 检验，3. 丈量，4. 编号；

二、本省各河道民船舵工水手，非经申请当地县市政府注册

领有执照者不得营业；

三、航业商号，预先向当地县市政府申请核准登记，始得开设；

四、船厂得须先向各当地县市政府申请登记、经核准后方得开始营业；

五、凡修建码头，应先呈经当地县市政府核准；

六、凡民众团体如有组织河会，应先经当地县市政府核准”(25)。

10吨以下的民船由各地的县市政府管理，恢复了1927年以前民船由各地县政府“随处设点征收船捐”的状态，在广西航政史上不能不说是一次倒退。这也从侧面反映了国民党中央政府与桂系广西地方当局的诸多争夺。争夺的结果，以桂系的暂时退让而告终。

广州航政局梧州办事处作为西江中、上游航政方面的管理机构，其活动一直维持到梧州解放。

参 考 文 献

（1）《运输周刊》1946年3月，广州版。

（2）阐宗骅：《广西省交通复员计划提要》，载《广西建设》第一卷，第三期，第38～39页，广西省政府建设厅，民国35年4月15日版。

（3）《广西经济建设手册》第53卷，第137页，广西省政府建设厅统计室，民国36年1月版。

（4）《运输月刊》1947年6月广州版。

（5）阐宗骅：《经济建设要闻》，载《广西建设》第一卷，五期，第30～31页，广西省政府建设厅，民国35年6月15日版。

（6）《运输月刊》1947年6月，广州版。

（7）潘月樵：《复员后之广州航业》，载《航业月刊》，1947年3月版。
（8）何怡举：《盐业经营的三个时期》，载《梧州市文史资料选辑》第二辑，89页，梧州市政协文史资料组编，1982年7月版。
（9）招商局广州分局档案，案卷号2754，民国34年11月版。
（10）万里：《梧州的航业与邮运》，载《现代邮政》第二期，第二卷，现代邮政月刊社，民国37年10月版。
（11）阐宗骅：《经济建设要闻》，载《广西建设》第一卷，第六期，33页，广西省政府建设厅，民国35年7月15日版。
（12）阐宗骅：《五年来广西经济建设施政的观感》，载《广西建设》。
（13）徐民纲：《内河航业建设》，载《广州航业特刊》，1947年9月19日版。
（14）（15）招商局广州分局档案，案卷号2754，民国34年11月版。
（16）《广州运输周刊》第90期，1947年11月16日版。
（17）《广州运输周刊》，1948年10月11日版。
（18）《南宁商报》，民国35年6月14日，第二版。
（19）《越华报》，1949年9月10日。
（20）《广西运输月刊》92期，73页，1947年11月24日版。
（21）《广西运输月刊》96期，68页，1947年12月22日版。
（22）《广西运输周刊》第128期，1948年11月1日版。
（23）《广州百年大事记（下）》621页，1984年12月版。
（24）《南宁中央日报》，民国37年11月29日。
（25）《各县市接办民船管理》，载《南宁中央日报》，民国36年7月30日，第三版。

第九章　创建社会主义新型航运业

1949年10月1日，中华人民共和国成立。同年12月11日，广西全境解放，人民航运从此开创了历史新纪元。

在各级人民政府的领导下，广西航运以社会主义公有制为主体，以新型经济政策为指导，进行了一系列基础建设。根据发展社会主义经济，保障城乡供给的方针，积极组织干支流各线复航，水上运输比重占全省交通运输的64.23%，为广西三年国民经济恢复作出应有的贡献。

第一节　航运机构的建立和制度的初建

一　新中国成立初期的航运状况

新中国成立前，广西在政治、经济、文化方面十分落后。广西的航运业也得不到应有的发展。官僚资本在广西水运比较发达的梧州港把持着航运大权，他们不择手段地搜刮钱财。到广西即将解放时，梧州水上运输一片混乱，而地靠山区的柳州、南宁等河段匪患严重，民不聊生，航运业清淡萧条。

广西解放，全省内河港口共有码头48座，主要分布在梧州、贵县、南宁、柳州等港。这些码头的设施极为落后，除梧州港有两艘码头船筏外，其余多属石砌步级或天然河滩土坡。

广西的内河航道亦基本处于天然状态：滩多、水流急、坡陡、水浅且礁石林立，卵石沙淤严重，助航设施极差。内河几条主要干线的基本情况是：

南宁——百色线，全长358公里，共有险滩167处，平均每

2.2公里即有一处滩，船舶航行周期：客货轮船为13～14天，木帆船为32～34天。

南宁——梧州线，全长554公里，共有险滩99处，航行周期：客货轮船13天，木帆船为42～46天。

柳州——梧州线，全长438公里，共有险滩62处，航行周期：客货轮船为12～13天，木帆船为48～52天。

柳州——融安线，全长172公里，有险滩42个，客货轮航行周期为5～6天。

梧州——桂林线，全长342公里，共有险滩184处，枯水时期，客轮只通至平乐。

红水河航线即蔗香至三江口，全长617公里，共有险滩273处解放前只能通航木帆船。

旧社会，广西经营船舶运输的组织多集中在梧州，主要有粤桂航业公司、中南船务行、永记船务行、华通船务行及联发、义安、恒发等大大小小共35家船务行，另外尚有60个商行自有船舶，也经营船务。在这些船务行中，有许多是为了走私、贩毒、贩卖枪枝上的方便，因而使水上运输市场十分混乱。

广西的修船业基础比较薄弱。全省修船力量最强的梧州，在1950年只有“老诚”、“合兴”两家私营轮船修船所，每家各有工人约20人，木质浮坞1个。设备陈旧且年久失修，损坏严重。是年，梧州航区仅修理汽船5艘、民船6艘、轮渡1艘。

广西的木帆船修理业也十分落后。它既没有固定的修理厂家和厂房，也没有固定的修理工。需要修理木帆船时，由船主临时在河滩搭盖工棚，雇请工人，购买材料，“择吉”施工。

二　航运“支前”的光辉业绩

新中国成立后，为彻底消灭国民党残余部队，人民解放军继续向西北、西南、东南、华南进军。

1949年11月23日，中国人民解放军进入广西水上门户梧州市以后，需从水路抢运骑兵到容县武林公路拦截国民党去路。为

此，人民解放军梧州军事管制委员会发出紧急动员，要求筹集船舶，抢运骑兵。梧州海员工会主席莫展森带头响应军管会号召，组织发动群众，积极投入支前活动。第一批投入支前运输的船舶是“民泰”、“民盛”、“和成”三艘花尾渡和“义锋”、“和兴”两艘汽船。参加支前的船舶负责运送中国人民解放军第四兵团一个连的骑兵部队，他们从梧州连夜出发，克服了当时航道上无标志、无航标灯、滩多水流急的困难，与解放军紧密配合，按时把部队送达目的地，给国民党军以有力的打击。为顺利解放广西桂东南地区作出了贡献。

当中国人民解放军回师广东，准备解放珠江口的万山群岛时，梧州海员工人满怀支前的豪情，又主动用“安泰”等6艘花尾渡船，从武林口接运部队回广东。加入解放万山群岛的战斗队列。

1949年12月，中南地区各省全部解放，但退居到台湾和龟缩于海南岛、舟山群岛、金门、马祖等岛屿的国民党军队，不甘失败，妄图以这些群岛构成一道防卫台湾的海上屏障，作为“反攻大陆”的跳板。中国人民解放军经过短暂的休整后，决定于春夏之交解放海南岛。

1949年12月底，中共华南分局决定在今广西北海市成立南路支前司令部。中国人民解放军第四十军相继进入了北海港，作好渡海战役的准备。

北海支前司令部成立后，首要任务是宣传发动港口工人和船员，征集和组织船舶。被征船舶很快便分别从钦州、防城、合浦等地陆续驶入北海，分散到市区范围的高德、外沙、南沥、大墩海一带，隐蔽待命。合浦县对达、营盘、南康等地的船工不但把船舶交出来，而且主动留下来和北海船工一起，协助解放军学习作好后勤运输工作。当战士们缺少住房，露宿屋外时，港口工人、船员和居民纷纷腾出自己的房子，拿出自己的凉床，卸下自家的门板，让战士们住好、休息好。据不完全统计：仅北海供给解放海南的粮食即有10万余斤，船只400余艘。从钦州、合浦等地汇集到北海参加支前的运输船、打鱼船、机动船、风帆船和小型木船等大小船舶共计有

12000余艘，为解放海南岛做好水上运输准备。

驻北海的人民解放军四十军指战员和北海支前船工、船民驾驶着数千艘大小船只，按指定地点和时间运集在雷州半岛南端隐蔽待命。1950年4月16日晚，中共中央发出战斗号召："强行渡海，解放海南，对敢于抗拒的反动势力，坚决消灭之"。一声令下，万船齐发，千帆竞渡，直闯琼州海峡。北海港的船工、船民与解放军战士同舟共济，利用夜幕为掩护，冲破了敌军炮火的封锁，于4月17日凌晨3时在临高胜利登陆。5月4日，海南岛获得解放。

三　人民航运机构的建立

（一）广西省国营轮船运输公司及广西内河航运管理局的诞生

为了迅速恢复国民经济，配合支前运输和剿匪反霸，以沟通城乡物资交流，1950年1月25日，广西省人民政府在水运较发达的梧州，正式组建了国营梧州运输公司，从此，广西航运业有了国营组织机构。1950年9月，国营梧州运输公司（同年10月改为广西省国营轮船运输公司）在南宁设立分公司，开展左江、右江水运业务。

1950年1月1日，中南局交通处批准在梧州成立广西省航务管理局。同年8月，广西省委决定，将广西省航务管理局迁至南宁，归广西省交通厅领导。广西省航务局下辖：国营梧州运输公司、梧州航务办事处、南宁航务办事处。其中梧州航务办事处由广西、广东两省共同管理，冠以"粤桂内河航务管理局梧州联合办事处"。

1950年10月，国营梧州运输公司改称为广西省国营轮船运输公司后迁往南宁，隶属广西省交通厅领导。随着形势发展，后又增设柳州轮船运输分支机构。同时，接收、代管官僚资本和商人船舶29艘，1014，22吨。

至此，以国营经济为主导的航运体制已建立，这对统一运价，稳定运输市场，改善经营方式，实行民主管理等方面，均起到了

很好的作用。

1951年8月22日，广西省航务局撤销，成立广西省内河航运管理局。广西省国营轮船运输公司与南宁航务办事处并入广西省内河航运局，下设梧州轮船分公司、北海轮船分公司、柳州航运办事处；钦州、百色、平乐航运站和贵县轮船联络站等机构。广西省内河航运管理局代表广西人民政府行使职权，全面掌握和管理全省内河航运有关事宜，成为广西内河航运最高管理机构。

（二）第一届广西航务工作会议的召开

广西省第一届航务工作会议于1952年9月26日在南宁召开。这是具有历史意义的一次会议，它标志着广西海员工人开始当家做主。

出席第一届广西航务工作会议的有来自各基层单位的领导和港口、生产船舶第一线的先进工人代表，共53人。会议的主要任务是传达贯彻中南交通部第三届交通工作会议及广西第二届交通会议的精神；回顾广西航务局成立近二年来的工作；明确今后的工作任务。会议期间，还就建立和健全广西省国营轮船运输企业的各项规章制度进行了充分的讨论。参加会议的代表积极性很高，表示会后一定积极宣传，坚决贯彻落实会议精神，为迎接第一个五年计划和发展广西航运事业作出贡献。

四　各项规章制度的初建

（一）整顿运输市场秩序

1952年7月，广西省人民政府为了发展社会主义经济，在广西内河水上进行航运改革运动，其重点是整顿运输秩序，打击资本家的非法行为。省政府配合当时社会清匪反霸斗争，采取封江整顿的强行组织措施，将水上所有船舶、船务行进行清查登记，对航业队伍进行审查。凡愿意接受改造，走社会主义道路的私营航业、航商，根据货源的流回、流量和船舶性能，按航线划分，纳入联营组

织，隶属广西内河局领导，进行运输生产；对那些不务正业，在水上进行作恶破坏的不法分子予以坚决打击；对拖欠工人工资过多的航商，通过工人组织向资方清算；对那些不愿意清还和有些实在无法清还而弃船逃跑的船商，则由人民法院裁决，将船抵资，把船舶产权交给工人组织生产自救。如梧州义安公司欠资 8 亿多元（旧币），合德船务行欠资 7000 多万元（旧币），经工人起诉，法院裁决，先后将民信、天成渡船拍卖，大清河，新合昌轮船划为工人所有。其余西兴、华通、越华、培侠、成兴、恒发等船务行的船舶亦同样处理，为工人所有，以抵偿拖欠工人的工资。

这些重大措施，体现了人民政府是维护工人阶级利益的，提高了工人的社会主义觉悟，树立了社会主义公有制观念。工人主动将接收资方的船舶交给政府统一经营领导，使过去受资本家剥削的广大工人变为国营航运企业的主人。由此，在航运战线上迅速恢复了生产，建立了运输新秩序，取得了航运改革的胜利。

（二）破除陋规杂费

航运改革虽取得初步胜利，但各种陋规杂费如：水手费、执缆费、缆尾费、油尾费、杂佣费、码头搬运费、堆放费、退关费、贴夜费、路程费及船尾包餐费、船头引水费等，基本上是沿袭旧社会遗留下来的陈规陋习，有碍生产发展，有待进行取缔和改革。

为了发展生产，稳定船舶航线，省航务局决定着手解决船舶的定员、定额、定薪问题，变资方雇用制为社会主义工薪制，这样工人的劳动就业和生活出路有了保证，劳动生产积极性也开始高涨。南宁港的国营船舶职工首先带头取消了陋规中较为严重的水手费，接着又取消了由船舱到船头的装卸费以及油尾费、缆尾费等。深受旧社会影响的私营船舶也主动取消了各种陋规杂费。紧接着新型的航运经济核算制度（船舶定员编制、燃料消耗、船舶生产工具保管、保修、保养等责任制，在基层船舶初步建立。

（三）统一水上运输价格

水路运输价格问题是政策性很强，且关系到国计民生并直接影响到社会主义经济建设的一件大事。1950年，广西省航务局鉴于全省水路运价相当混乱，也很不合理的状况，决定进行整顿改革，制定出新的水路运价。经过调查研究，决定自1950年8月1日起将梧州至江门，梧州至中山，梧州至南宁、梧州至柳州等主要航线，在旧运价基础上下调20％。

一年后，全国物价稳定，航运管理工作有所加强，运输成本有所下降。为了扩大货源，促进运输发展，1951年，梧州港再度调整运价，下调幅度为15％。南宁港也于1952年制定了南宁至百色，南宁至龙州航线的新运价，与旧运价比较，分别降低10％和20％。至此，全省水路运价基本达到统一，这对促进运输生产发展，活跃和繁荣城乡经济有着积极的意义。

第二节　清匪反霸恢复运输生产加强对私营民船的管理

一　清匪反霸

新中国成立初期，广西境内的土匪活动频繁，他们在远离乡村、城镇的航道上，利用航道弯曲、水流急、礁石林立、船舶航行困难的险要河段，拦河设卡，敲诈勒索，抢劫船舶运输物资。

1950年，柳州航区的长安、老堡、头塘、司马、大滕峡，南宁航区的金陵、果德、果化、思林、邕宁伶俐、蒲庙，红水河沿线等地常有土匪拦河抢劫运输船舶、枪杀船员和旅客，人民生命财产的安全得不到保障，船舶被迫停航，使运输中断，港口码头货物稀少。

驻广西的中国人民解放军为了维护社会治安、巩固和发展新生的红色政权，奉命执行镇压反革命，清剿地方土匪的任务。广西航运战线的船员职工积极配合政府、部队，也投入到清匪反霸

的斗争中去。南宁海员工人，以工会筹备委员会主任李耀祥、副主任王佳亲自率领南宁港徇平号、桂全号、桂丰号三艘船上的120多名职工，运送解放军到土匪出现活动的沿江一带与敌匪展开斗争。剿匪部队在各地党、政、军及民兵的积极配合下，取得了邕宁，永淳、贵县、宾阳、迁江、钦州、灵山、靖西、武宣、石龙、三江口等地清匪工作的巨大胜利。

在各级地方政府和人民解放军的共同努力下，清匪反霸斗争不断取得成果，使桂东南一带水陆交通运输逐渐畅通，柳江、左江、右江和红水河等航线船舶停航、船工船民失业的局面得到了扭转。

清匪反霸斗争的另一个内容是清除会党势力。广西会党猖獗，于航运业也是一患。广西地瘠民穷，厘重税多，以致会党活跃频繁。历史上广西会党名目繁多，比较出名的有天地会、哥老会、三点会、三合会、龙华会、龙虎会等。新中国成立后，会党组织利用水运线长、点多、流动、分散等特点，继续发展其组织，并派遣一批反动分子留藏于航运部门，危害各方极大。这些反动会党分子以运输为名，实则进行窝匪、藏特和私运军火、鸦片等非法活动。暗藏在航运部门的会党分子，从其组织名称看，有国民党、三青团、忠义堂、国民党联谊社四色分社、西南引水驾驶专门技术人员联谊社、伪中华海员工会江门支部、小芦同志社、青帮、红帮、一贯道、反共救国军等。这些反动会党、勾结匪霸官僚、欺压船民、垄断航运、设卡放“水”、杀人越货、独霸一方。他们在海员中大力发展帮派，梧州江门线“利记”花尾渡，全船61名员工中，计有参加忠义堂者11人，三青团1人，国民党1人，国民党特别支部1人，联华社1人，反共救国军1人，伪警护航队长1人，占全船员工27.7%。梧州粤桂航务公司在564名职工中，参加反动党团帮会的就有279人，占总人数的49.4%。国营船舶也不够纯洁，桂全号船有职工32人，参加反动会党者占全船职工总数的46.8%。柳州航区查出在船上窝匪人数多达185人，敌情十分严重。南宁航区的张镜波、谈五、林天祐等，被称为左、右两江航霸。他们杀人越货，走私贩毒无恶不作，镇反时被清洗处刑。

由于会党组织严密，堂规会法甚多，因而也给清除会党势力的工作带来很大困难。经过清匪反霸斗争，特别是对参加反动会党者宣传政策，并在反动会党内部进行分化瓦解，号召会众坦白自新，使隐藏在航运业的各种反动会党，逐步解体消灭。

二 恢复水上运输

（一）干支流航线先后复航

广西内河水上运输是以浔江、郁江、左江、右江、柳江、桂江等干流为主，除干流外，支流遍及城市与乡村，形成网状运输系统。据广西内河航运局1952年调查：省内大小河道全长8000多公里，可通航的河段为7171公里。其中可通航木帆船的河道为6286公里，长年可通航轮船的河道为2233公里。

1950年初，全省拥有运输船舶10996艘，169138吨，其中机动船舶110艘，1282吨，分别占1%和0.75%，运输工具十分落后。

1950年～1952年全省内河运输船舶年末实有数 表9-2-1

		单位	1950年	1951年	1952年	备　注
轮驳船	合　计	艘数	130	115	129	1. 1954年以前部分客货轮作为拖轮统计在拖轮项下，故有吨位、客位之项 2. 1955年以前，客货驳数字无法分列，合在货驳项内 3. 本资料引自1962年10月《广西壮族自治区交通统计资料》(广西交通厅编)
		吨位	5881	5293	7213	
		座位	6171	4742	4304	
		拖轮功率（马力）	9358	9080	8481	
	拖　轮	艘数	78	75	71	
		吨位	839	493	583	
		座位	1560	853	970	
		拖轮功率（马力）	9358	9080	8481	
	客货轮	艘数	32	21	25	
		吨位	443	304	358	
		座位	1849	1262	1442	
	货　驳	艘数	20	19	33	
		吨位	4599	4496	6272	
		座位	2762	2627	1892	
	客货驳	艘数	—	—	—	
		吨位	—	—	—	
		座位	—	—	—	
木帆船		艘数	10866	10524	10151	
		吨位	163257	157653	151778	

为了迅速恢复和发展国民经济，运输必须“先行”。根据广西省人民政府的指示，从1950年4月上旬开始，先后恢复梧州至中山、梧州至江门、梧州至广州、梧州至贵县、梧州至桂平、南宁至广州、柳州至广州、南宁至百色等航线，同年12月，又增开贵县至广州航线。1952年末，广大农村经过土地改革后，经济迅速发展，大量农副产品、土特产品急需运销各地。为了适应这个形势，全省除保留原有长途航线外，增开一批区间、短途航线和沿海航线以扩大运输网络。长途航线计有梧州至香港、梧州至江门、梧州至广州、梧州至贵县、梧州至柳州、贵县至广州、南宁至广州、南宁至贵县、南宁至梧州、南宁至百色、南宁至龙州等。短途区间航线有梧州至桂平，梧州至濛江、梧州至藤县、梧州至戎圩、梧州至都城、梧州至封川江口、柳州至长安、柳州至运江、南宁至驮芦、贵县至六景、梧州至容县、梧州至平乐、梧州至信都等。沿海航线是北海至钦州、北海至防城、北海至东兴、北海至涠洲、北海至湛江等。

此外，还有一些散拖航线，作为主要航线的补充，它根据城乡物资交流的需要，灵活调配船舶，以保证货物运输。

据统计，1950年全省水路运输完成货运量35.40万吨，9924万吨公里。1951年完成56.10万吨，14864万吨公里。1952年完成71.20万吨，20430万吨公里。在全省交通货运量和货物转周量中，水路所占比重，1950年分别为53.3%和90.35%；1952年上升为64.23%和92.72%。

（二）各航线客运复航

1950年，广西境内土匪基本肃清，各地治安逐渐恢复，客运相继复航。定期客运航线计有：南宁至广州、南宁至梧州、南宁至贵县、梧州至江门、梧州至广州、梧州至贵县等。短途区间的客运航线有：梧州至桂平、梧州至濛江、梧州至藤县、梧州至都城、梧州至戌圩、南宁至驮芦、柳州至长安、柳州至运江等。水路客运航线的复航对于当时铁、公路客运尚不甚发达的广西来说，

具有重要意义。

1950年至1952年，广西完成的客运量和客运周转量，1950年为13.1万人，1700.3万人公里；1951年为32.6万人，4354.30万人公里，比1950年分别增长148.85%和156.09%；1952年完成41.6万人，5566.2万人公里，比1951年分别增长217.55%和227.36%。这些统计数字表明，在没有新增运力的情况下，客运量的逐年增长，是随着社会治安的日益好转，人民航运的信誉不断提高而逐步发展的。

三　加强对私营民船的管理

（一）加强对私营航运业的领导

新中国成立初期，在国营运输力量还不能大幅度提高的情况下，私营航运、个体民船在水上运输中还起着重要的作用。据统计，1950年全省水运完成货运量35.40万吨，其中国营运输企业完成2.30万吨，只占整个水路货运完成量的6.5%，而私营民船完成货运量33.10万吨，比重为93.5%。因此可以说，私营航运和个体民船运输对国民经济的发展有着重要的意义。但是，过去私营航运业的经营者深受资本主义经营思想影响，他们唯利是图，随意积欠工人工资，造成劳资纠纷严重。1951年，广西内河航运管理局成立后，遵照党中央的指示："执行公私兼顾政策，公营运输业必须领导私营，搞好公私关系，发展人民经济，克服无纪律无组织的现象"。加强对私营航运业的组织领导，把分散经营、相互盲目竞争的船务行组织起来，实行联营联运。

首先，在航商和船民中宣传新民主主义时期经济发展的原则，传达党对人民航运业的方针政策。同时，进行多种内容、多种形式的教育：对留用人员进行新思想、新作风的教育，使其树立为人民服务的思想，建立新的工作作风；鼓励和支持部分航商积极经营；注意保养船舶；对航商经营不善或确实无法经营保养的船

1950年～1952年广西省内河货物运输量　　表9-2-2

项目			1950年		1951年		1952年	
			实绩	比重%	实绩	比重%	实绩	比重%
货运量（千吨）	合计		354	100	561	100	712	100
	轮驳船	小计	197	55.65	260	46.34	360	50.56
		地方国营	23	6.49	38	6.77	185	25.98
		公私合营	——	——	——	——	——	——
		私营	174	49.16	222	39.57	175	24.58
	木帆船	小计	157	44.35	301	53.66	352	49.44
		合作社营	——	——	——	——	——	——
		私营	157	44.35	301	53.66	352	49.44
货物周转量（千吨公里）	合计		99254	100	148636	100	204298	100
	轮驳船	小计	74088	74.64	100466	67.59	144854	70.90
		地方国营	6184	6.33	13719	9.22	76064	37.23
		公私合营	——	——	——	——	——	——
		私营	67904	68.31	86747	58.37	68790	33.67
	木帆船	小计	25154	25.36	48170	32.41	59444	29.10
		合作社营	——	——	——	——	——	——
		私营	25154	25.36	48170	32.41	59444	29.10

1950年～1952年广西省内河旅客运输量

表 9-2-3

项目			1950年		1951年		1952年	
			实绩	比重%	实绩	比重%	实绩	比重%
客运量(千人)	合计		131	100	326	100	416	100
	轮驳船	小计	111	84.73	301	92.33	386	92.78
		地方国营	13	9.92	20	6.14	31	7.45
		公私合营	—	—	—	—	—	—
		私营	98	74.81	281	86.19	355	85.33
	木帆船	小计	20	15.27	25	7.67	30	7.22
		合作社营	—	—	—	—	—	—
		私营	20	15.27	25	7.67	30	7.22
客运周转量(千人公里)	合计		17003	100	43543	100	55662	100
	轮驳船	小计	16353	96.17	42668	97.99	54612	98.11
		地方国营	2504	14.72	2980	6.85	4505	6.45
		公私合营	—	—	—	—	—	—
		私营	13849	81.45	39688	91.14	50107	91.66
	木帆船	小计	650	3.83	875	2.01	1050	1.89
		合作社营	—	—	—	—	—	—
		私营	650	3.83	875	2.01	1050	1.89

舶，由政府代管。

其次，是整顿运输市场，消灭班期混乱与揽价现象，引导私营航商走上集体合作、集体经营的道路。各航线上的轮船被组织成联合运输社、联营社，以加强经营管理，使过去盲目竞争的现象得到纠正，从而减少了人为造成的浪费，运输成本大大下降。到1951年底，所有私营航商的船舶都已组织到联运社。其中，梧州港46艘定期轮渡，24艘不定期散拖汽船组成了梧州至中山，梧州至江门、梧州至贵县，贵县至广州的轮船联合运输社。南宁港原有的私营电船18艘，于1951年冬组成了邕色线，龙贵线轮船联营处。

（二）组织个体民船运输

广西水资源丰富，天然河流遍及全省，通航河道约经过62个县市，153个主要圩镇。在过去陆路运输不发达的情况下，水路以其独特的优良条件，为城乡间工农业物资交流起着重大作用。从1950年至1952年三年国民经济恢复时期的统计数字中可以看出：在全省交通运输中，水路完成的货运量占64.33%，完成的货运周转量占92.72%，而公路完成货运量只占35.77%，完成货运周转量占7.28%。

1949年至1952年，全省大部分地区都还没有修筑公路，更无汽车行驶，进出口物资全赖水路运输。据统计，全省有民间木帆船13004艘、20万吨。这些民间木帆船长年航行于山间小河，将边远山区的木材、矿产、粮食、土特产等运往集市。1949年底至1952年底止，三年间民间木帆船共完成货运量11.099万吨，周转量2500万吨公里。

广西内河民船作为一支强大的运输队伍，受到党和政府的重视。1951年下半年，中南局颁布了《帆船运输社的组织章程》。为加强领导，各地按章程先后组织建立了轮船工会、帆船运输社、海员工会、帆船船工工会等组织。

1951年，广西内河航运管理局遵照中南第二届交通会议及广

西省首届交通会议的指示，在广西成立民船运输社，并在梧州、南宁两地共抽调93名干部集中训练，作为建立民船联合运输社工作的基本队伍。南宁、梧州、柳州率先成立了建社筹备会，同年11月，民船分会，民船联运组合并正式成立柳州、南宁、梧州民船运输分社。紧接着，贵县、钦州也成立了分社。至1952年底，已建成省民船运输社1个，分社5个，支社13个，组21个，共有入社船舶5906艘，109471.23吨。

组社后，由于得到人民政府的支持和关怀，运输生产发展很快，社员生活获得改善和提高，进一步推动了全省民船建社工作的发展，至1952年底止，全省已建立运输社139个，入社船只9799艘，载重量123274吨。

第三节　航运基础设施的建立

一　航道查勘及助航设置

新中国成立初期，广西航道基础设施较差，资金缺乏，航道条件未得到很好改善，船舶航行十分困难。1951年，省内河管理局为解决船舶航行安全问题，依靠船员群众组织成立灯标委员会，先在梧州至悦城航段28处礁石险滩中设航灯标30座，助航标志34个，派出25人维护管理，后又发展到梧州至贵县段，在32处礁石险滩中设32盏标灯，23个助航标志，管理人员33人，以后此项工作又陆续在邕梧（南宁至梧州）航线、邕色（南宁至百色）航线，柳梧（柳州至梧州）航线铺开。设标助航，解决了船舶航行的困难，大大地减少了海损事故的发生，促进了安全生产。

为了迎接国民经济建设第一个五年计划的到来，“交通运输必须先行”。加快改善航道条件，加速船舶周转，提高船舶航行率已是迫在眉睫的任务。1952年4月中旬，省内河管理局组织力量对航道情况进行全面的勘查，按照缓急难易及投资情况，第一步在梧州至贵县段险滩中的大王、姑翁、盐蛇、福山等4处对礁石进

行疏炸，设永久性危险标志24个。其余航段在勘查的基础上作出相应的整治和疏炸计划，分期分批实施。1952年末至1953年春，根据航道整治计划组织力量对邕梧航线的千里滩积淤进行清、挖、扒工作，对邕色线的滩险也进行了疏炸。

随着国民经济的恢复，各项工作逐步走入正轨，航运运输生产日益发展，航道管理工作已纳入了议事日程。1953年省内河局设立了工程科，专管航道和土建工程事宜。

二　航政工作的展开

港航监督是监督、保证船舶航行安全的业务部门。建国前，广西的港航监督业务受广州航政局领导，分别在广西的梧州、桂林、北海（当时属广东）设有航政办事处。1950年1月，广西省航务管理局成立后，加强了对航政工作的领导。南宁、梧州等航区还设立航务办事处，认真加强对公私营船舶进行船舶检验、船舶登记、船舶丈量、进出口签证和安全监督及事故处理等工作。1950年全省共检查内河轮驳船269艘、38571吨，丈量艘数30艘、5090吨。1951年全省共检查内河轮驳船241艘、16115吨，丈量艘数241艘、16115吨。1952年上半年又检查轮驳船195艘、23778.73吨。

1950年底，在北海港成立广州区航务管理局北海办事处后，内设航监股，配备有监督、验船员共7人。1952年下半年在钦州航运管理站配监督、验船员各1人。

北海航监股对本航区沿海机动船（1千艘、662吨）、非机动运载船（300艘、4649吨）及渔船进行监督管理，并重新进行检丈发证、核实船员定额、考核机动员、驾驶员、轮机员、办理船舶业权登记，船舶进出口签证及港口监督管理等工作。

在加强航政领导的同时，对全省船员也进行了全面考核。1951年，梧州举办了引水、驾驶、轮机等3期技术考试，参加人数362人，及格人数为303人。北海港区亦开展了此项工作。由此不难看出三年恢复时期，广西航政工作基础是扎实的、健全的。

第十章　社会主义改造时期的广西航运

国民经济建设进入第一个五年计划时期，也是广西航运业进行全面的社会主义改造时期。这一时期，对私营轮驳船及木帆船进行了社会主义改造，在航运生产管理上，学习和推广了苏联先进经验，实行港、航分管；港、航监督部门改为独立建制；水运商务，货源组织，运输调度等工作逐步纳入计划管理的轨道。这一时期，水运工业也出现了生机，广西第一家船舶修理厂诞生，公私合营船舶工业兴起；对干、支流航道进行了全面疏竣与整治，并设置了航标段、站；主干航线全线铺设了助航标志，梧州至贵县航段航标实现电器化改造。这一时期，梧州、柳州、贵县、南宁、北海等港口在生产管理上得到了加强，水运科研与教育事业也有了一定的发展。总之，航运业通过社会主义改造发生了巨大的变化，各方面工作都取得了可喜的成绩。

第一节　对私营船舶的社会主义改造

1952 年，中共中央提出了过渡时期的总路线，即要在一个相当长的时期内，逐步实现国家的社会主义工业化，并逐步实现国家对农业、手工业和资本主义工商业的社会主义改造。

广西航运业在民主改革的基础上，于 1954 年下半年，明确提出对资本主义运输业和个体运输业进行社会主义改造的方针和任务，同时明确提出“积极领导，稳步前进”的方针和坚持“自愿”的原则。1954 年下半年，在广西省内河航运局成立“对私营轮驳船社会主义改造办公室”和“公私合营委员会”，具体领导广西航运业的社会主义改造工作。按照“先内河，后港、澳，先大

后细，先好后坏，先重点后分批，先整顿后合营”的步骤，使广西航运业在短短的两年多的时期里基本完成了社会主义改造。

一　对私营轮驳船业的社会主义改造

到1954年，全省私营轮船企业尚有35家。根据党的政策和各港的具体情况，对这35家私营轮船业分期分批进行改造，使其通过公私合营走上社会主义的道路。由于梧州是广西私营轮船业比较集中、航运比较发达的地区，因此对私营轮船业的社会主义改造工作首先在梧州进行试点。试点的方法步骤主要是参照广东省试点的经验进行，大体经过三个阶段：一、组织领导，宣传发动，提高认识；二、清产核资，定资定息以及进行人事安排；三、制订各项规章制度和生产发展计划。其中最重要的是第二个阶段。

由于采取的方针政策和方法步骤切实可行，加上整个形势发展的影响，公私合营工作发展顺利。1955年初，经梧州市人民政府批准，私营珠江航业梧州分公司、私营国华电船公司，分别与国营梧州港务局实行合营，成立了公私合营梧州航运公司和公私合营国华电船公司。这两家公司由国家投资入股，并派干部按社会主义经济进行管理，在经济上实行独立经营核算。1955年5月1日，梧州市人民政府又批准公私合营国华电船公司与公私合营梧州航运公司合并使用后者名称。两公司合并后共有船舶17艘、1623匹马力，小电船23艘、2063吨、983客位，趸船3艘、2897吨，驳船275艘、37000吨，全部资产为1998万元，内有公股投资252862元，代管股资41539元，职工2694人。从年初成立公私合营经济组织起，经过9个月的独立核算经营之后，由于社会主义经营方式的优越性得到了初步体现，给资方、工人、船民带来了实惠，进一步提高了他们接受社会主义改造的思想觉悟，他们纷纷自愿提出申请，要求由独立经营纳入国家统一核算经营。梧州市委、广西省委根据形势发展情况和改造工作的需要，同意梧州航运公司于1955年10月1日全部并入梧州港务局，使公私合营进入了高级阶段——全航业的公私合营。

梧州港试点工作取得经验之后，自1955年底开始，在南宁、柳州两港采取全航业公私合营，国家统一核算经营一步到位的做法，仅用半年多的时间，即完成了对私营航业轮驳船的社会主义改造工作。

对南宁港私营轮驳船进行社会主义改造的工作由省交通战线对资本主义工商业改造领导小组（以下简称资改小组）直接领导。遵照资改小组的指示，邀请海员、船民、船工三个工会主席和船民代表组成了“南宁港公私合营轮驳船全航业社会主义改造工作委员会”（下简称“工作委员会”）。在宣传发动阶段，专门抽调了30名干部深入港口，随船宣传发动。在做好宣传政策，提高资方、工人、船民思想觉悟基础上，由资方或船主提出申请，经“工作委员会”认定符合条件者，即组织进行合营工作。合营时，轮船的清产工作由“工作委员会”组织人员到船与资方、工人三方共同清点估价。木驳船的清产，先由船主自报、评议小组按照等级进行评议，由“工作委员会”审查张榜公布，再经广泛征求意见，最后核定。清产核资后，被批准参加合营的有新民客货轮、河溪拖轮和40吨以上单船，资产总值为453894元。此外，原南宁航业永华行副经理梁佩珊，于1956年4月投书，要求永华行所属太平、公平、枸平等四艘客货轮船改造合营。永华行原为南宁港最大船业商行，三反、五反运动时，该行因积欠工人工资过多，资方人员被送劳改而歇业。后将其所有4艘轮船交由广西内河局代管经营。同年10月，省对资本主义工商业改造办公室（以下简称资改办）批准同意合营。1957年1月，梁佩珊和黄景道等股东代表永华行正式办理合营手续。

公私合营后，对股东、技术船员及连续在船上工作过半年以上的实职人员均统筹作了安置。对合营的轮驳船均按年息五厘计算股息。定息时间原则上从合营之日算起，并本着特殊情况作特殊处理的精神予以确定：永华行4艘轮船自1956年1月1日起计息；新民、河溪两轮于1956年2月归并国营，自一季度起计息；1956年7月陆续归并国营的驳船，自第三季度起计息。

在柳洲港，也成立了专门组织领导私营轮驳船进行社会主义改造的机构，工作进展比较顺利。至1956年第二季度末，计有金山轮（生产自救轮）、复兴轮、海星轮和载重总量为6123吨的111艘木驳船自愿接受改造参加合营。三艘轮船清产核资总值为10729.13元，进行债务清理后共计负债15516.54元。木驳船评定资产总值为171361.24元，接收安置劳动力587人。

广西航业私营轮驳船社会主义改造工作，于1956年底全部结束，全省进入公私合营的船舶计有拖轮19艘，8843马力；客货轮19艘，1034马力，载重833吨；客货驳4艘，载重664吨；拖驳10艘，载重3260吨；仓库一座，容量140吨；木驳船612艘，57538.55吨。合营轮船资产为2733101.90元，木驳船资产为2089193.72元。

通过社会主义改造，把私营航运业纳入了国家计划的轨道。在国家计划指导下，统一了运输组织、人事调配、生产指挥（包括货源组织、货物运输、船舶调度等三统工作），扭转了运输市场长期混乱局面。

二　对私营木帆船业的社会主义改造

以木帆船为运输工具的民营个体运输业，当时在广西内河各港埠都占有很大的比重。当国营航运业还不能大力发展的时候，木帆船是一支不可忽视的个体运输力量。根据国家对私有经济进行社会主义改造的有关方针政策，把个人所有的木帆船运输力量组织起来，走互助合作的道路，逐步将个体所有变为集体所有制，使其纳入国家经济计划。

广西私营木帆船的社会主义改造工作始于1955年春至1957年底基本完成。试点工作首先在平乐开展，之后，其他各港也积极行动起来。当时，在个体船民中广泛进行了总路线的宣传教育，号召船民将分散的船只组织起来，走互助合作道路，编组编队从事运输，1956年随着合作化高潮的到来，船民在自觉自愿的原则下，纷纷提出申请，要求将私有船只折价加入合作社。

最初成立的合作社为初级社，以后又逐渐向高级社发展。初级社属于半社会主义性质的经济组织，其生产资料为私人所有，公用公修，经营所得分为劳动报酬、工具分红、公积金、公益金、船舶修理费、社务管理费、劳动奖金等七个方面，按比例分配。高级社属于社会主义性质的经济组织，其生产资料为集体所有，经营所得中，除没有工具分红外，其他各项收益分配与初级社基本相同。具体分配比例是，初级社：劳动报酬占76%，公益金3%，公积金4.5%，维修费10%，社务管理费2%，船舶工具分红4%，劳务奖金0.5%；高级社：劳动报酬80%，公益金3%，公积金3.5%，维修费11%，社员劳动管理费2%，劳动奖金0.5%。到1957年8月，全省已组建木帆船运输合作社112个，其中高级社66个，初级社46个，入社船只为9346艘，101366吨。

通过社会主义改造，把落后分散的木帆船组织起来，成立运输合作社，充分发挥了集体劳动的优越性，激发了社员的劳动热情，生产有了很大的发展，社员收入普遍提高。南宁港4个木帆船合作社，1957年下半年收入为362826元，比上年收入(288470元)增加25.79%，社员月平均收入比上年同期增长19.43%，比建社前月平均收入(12元)提高了1.2倍。柳州港木帆船运输合作社和所属的鹿寨、永福、融水木帆船运输合作社于1956年组建后，社员平均月收入为40～50元，比建社前提高50%。事实说明，经过社会主义改造而组建起来的木帆船运输合作社，作为社会主义国营航运的补充，对壮大和发展社会主义的国家经济有着积极意义。

第二节 建立新的管理体系

一 管理体制的调整

(一) 珠江航运管理局的成立与撤销

珠江仅次于长江，是中国的四大河流之一。珠江干流自西向

东，横贯广西、广东两省。广西的内河是珠江的重要组成部分，为了发展水运交通运输事业，进一步加强对珠江水系的统一管理和建设，根据政务院指示，中共华南分局于1954年6月1日，将广东、广西省航运机构合并，成立珠江航运管理局，直属中央交通部管辖。珠江航运管理局设于广州，是国家大型水运企业之一。

珠江航运管理局成立后，在广西分设南宁、梧州、柳州三个直属分局。1956年8月25日，珠江航运局为加强广西地区航运事业的领导，在南宁成立珠江航运管理局广西分局，同时撤销南宁、梧州、柳州三个直属分局，设立南宁、梧州、柳州三个港务局，直属广西分局领导，从而进一步加强健全了珠江航运的管理体系。

珠江航运局统管期间，两广的水运事业迅速发展，特别是广西发展更快。广西水运由珠江航运管理局统管后，按中央交通部部属企业的规范进行管理，船舶集中调配，分级调度，统一运输价格，统一货源组织，港航分管，统一规划。在投资方面，则根据广西的实际情况，将重点放在港口、码头、仓库、修造船厂的建设及疏浚航道等方面，有效地促进了广西水运事业的发展。

但是，珠江局跨越两省，涉及到支援农业和地方经济的问题难于解决，因此，经国务院批准，于1957年5月24日撤销珠江航运管理局，其下属机构分别下放给广东和广西两省直接管理和领导。

（二）广西省航运厅成立

1957年5月珠江航运管理局撤销后，同年6月25日广西省航运厅正式成立。航运厅设立了15个职能科室，管辖全省水上运输业务及航道工程事业，并下设梧州、柳州、南宁三个港务局以及南宁、梧州两个船厂。

广西省航运厅成立后，有国营职工1278人。运输船舶除两广合并时广西原有的船舶外，另从珠江航运局拨来新型船舶一批：计有拖轮19艘，其中200马力的8艘，120马力的8艘，75马力的3艘；200吨驳1艘；牲畜驳船7艘；航道挖泥船2艘。

广西省航运厅成立后，对其下设三个港务局的工作业务管辖范围作了调整。即：梧州港务局业务管理范围，上至贵县的香江，下至梧州介首，及桂江、贺江支流和原广西分局直属的平乐港务所，并经营梧穗和港澳航线业务；柳州港务局业务范围，除港区外，还包括管辖红水河以及原广西分局直属的来宾港务所及附设的柳州船舶保养场；南宁港务局业务范围，上航管至百色的剥隘，下航管至贵县香江以上和左江的龙州及原广西分局直属的百色港务所。

（三）港、航监督部门改为独立建制

1950 年，广西航务局一成立，即开始了水上运输监督工作。其工作内容主要是：对船舶进行管理登记、对船舶航行的安全监督及船舶的技术检查、事故的调查处理和出入口签证等。为进一步加强港、航监督，广西省内河航运局于 1952 年先后分别在南宁、柳州、梧州办事处增设了航监股（航管股）。

在国民经济第一个五年计划时期（以下简称“一五”时期），工、农业生产的迅速发展，使交通运输业出现了繁忙和兴旺的景象，各港的发船密度和航道的通过能力大大提高，港航监督的任务也更为艰巨繁重。

1954 年 6 月珠江航运管理局成立，并分别在广西的南宁、梧州、柳州分局内设立航监科，统一把港、航监督和船舶检验工作合并，对外通称港航监督。

北海属沿海地区，1956 年初在北海港设立了“中华人民共和国北海港务监督”，和珠江航运局在北海航务办事处设“航监股”。

交通部内河航运管理总局为了进一步把水上交通安全搞好，就建立和健全港航监督机构问题发出了通知。通知明确规定了长江、珠江、黑龙江三个航运局的港航监督部门改为独立建制，直属交通部内河航运总局领导，各省航运局港航监督部门由各省交通厅直接领导。

安全工作关系到国家财产和人民生命的安全问题。对此，党

和政府非常重视，各级领导均亲自掌管，层层负责。把港航监督体系改为独立建制是保障交通运输安全的重大决策：港航监督部门的业务受交通厅直接领导，在各港务局内港航监督则是一个职能科室。“一五”时期的港航监督部门具有两个功能：一是独立行使国家的交通政策法令，并监督企业贯彻执行；二是直接为企业开展安全工作的宣传教育，贯彻安全守则，保障企业生产安全。

以后，随着交通运输事业的发展，港航监督机构也在不断扩大，它除了对企业的监督外，还面向社会，对整个水上运输实行全行业的安全监督，成为国家独立行使交通法令的立法机关。

二　运输管理进一步统一

（一）港航分管

珠江水系由珠江航运局统管后，把长期分散于两广地区 120 个县，将近 20 万人的运输队伍组织起来，由珠江局统一领导。在新中国成立初期国家物质基础薄弱的情况下，集中统一管理，有利于集中力量去建设社会主义国营企业和发展社会主义集体经济。

但由于珠江航运局所管辖的河段点多、面广、线长，而且管内河又兼管沿海，既管国家又管私营，管干流还要管支流，更兼运输船舶数量多、类型复杂，给运输生产和集中统一管理带来了很多困难，由此产生了一些矛盾，不利于发挥基层组织的积极性。珠江局为了扭转管理机构不适应运输事业发展的局面，于 1955 年推行计划管理，在进行全面改革的基础上，1956 年 8 月又进一步调整生产管理体制，在广西成立“珠江航运管理局广西分局”，分局下设梧州、南宁、柳州三个港务局，即改原直属分局为港务局组织建制，实行港航业务分管。

港航业务分管后，明确规定生产领导权集中于分局或航管处，而组织货源，货物装卸和进出仓保管以及船员的管理则集中于港务局、港务所（站）。

港航分管后，推行港口作业计划管理。根据珠江航运情况，确定港口的主要任务是：（一）组织货源，保证船舶的货源供应；（二）编制港口装卸作业计划，保证船队按时出港；（三）负责港口理货，为港口旅客服务，保证旅客安全上下船；（四）供应船舶燃料，保证船舶按时运到；（五）经营船舶区间运输；（六）组织木帆船运输，编制木帆船运输计划、到发船计划，进行收费工作；（七）管理停泊港内的轮驳船及监督船舶运行工作。

港航分管后，船舶生产的调度指挥系统进一步加强，层层建立了以船舶调度为中心的基层组织，珠江水系西江部分除了在总局、分局设立生产调度指挥之外，还分别在广东肇庆、广西桂平设立长途航运船舶调度段，并以国营轮驳船运输为重点，加强对长途航运船舶运输的监督，保证船舶按时完成航次作业计划，为港口提供运力，满足港口作业和港口装卸任务的完成。

港航分管，是企业实现计划管理的重要措施。同时，还可使港航相互监督，相互制约，共同促进生产，保证国家计划的完成，促进运输事业的发展。

（二）运输调度

运输调度就是把运输船舶有机地组织起来进行科学调度，使船舶均衡地有节奏地进行生产。

1954年8月，珠江航运管理局根据中央和华南分局的指示精神，召开了推行计划管理工作会议。在全面推行计划管理中，首先强调要建立和健全各级调度机构，与各业务部门明确分工，收集和掌握船舶性能、河道滩险情况、港口码头装卸能力及通讯设备。

运输调度是企业生产的指挥部，起到统一命令，统一集中管理生产的作用。其基本要求就是把船舶和港口生产过程中的各个环节和各个阶段全面地通过各种作业计划，加以周密地安排，以促使整个工作严密组成一个有机的整体。具体在船舶工作上就是要推行船舶运行图和船舶工作技术计划、船舶旬度运行作业计划、

航次计划、船舶值班作业计划及分时运行图。在港口工作上，即要推行港口调度生产计划、港口工作技术计划、旬度港口生产调度作业计划及昼夜装卸计划，逐步建立和健全内河船舶和港口营运工作与技术工作的计划体系。

船舶调度作业计划是水上运输的杠杆，主要是把船、港、厂、货四方面综合起来，以保证运输计划的完成，因而调度部门是企业生产的核心、企业内部的各个部门和部门中的每个工作人员都必须围绕这个核心进行协调工作。首先，调度部门要根据客货运输要求，合理科学地调度船舶；港口要在最大限度发挥装卸和设备效率的基础上，保证船舶运行的需要；而商务部门则必须大力组织货源，并设法消除回程空载行驶的现象，以充分发挥船舶能力；机务部门应大力贯彻预防检查计划，组织船员自修，并在船厂推行作业计划，缩短修理期限，提高修理质量，增加船舶营运时间；航道部门以加强航道和航标的维护管理为中心，积极推行作业计划，进行航标改革，进一步改善航行条件，加快船舶周转，促进运输生产发展。实行科学运输调度工作管理后，各经济技术指标均有不同程度的提高。如南宁至百色，南宁至梧州，贵县至梧州等航线轮渡的航行时间均大大缩短；北海的桂培电船由每月航行 25 航次，提高至 35 个航次；各港的到发船时间一般达到 90%以上的准确性。各种经济技术定额指标也有提高。以南宁航区为例，1954 年 7 月份货轮航行率为 41.87%，9 月份为 55.58%；每马力工作效率，7 月份为 1.46 吨，9 月份为 1.79 吨；驳船载重量运用率，7 月份为 45.58%，9 月份为 51.28%。其它指标也有所提高。1954 年国营船舶全年完成货运量 860788.36 吨，为计划的 103.93%，为上年的 178.5%。

运输调度的另一项重要工作是改革运输组织，即推广苏联一列式运输拖带法。把历史沿续下来旧式东江拖带法，改为一列式拖带，大大节省了人力物力，加快了航行速度，保障了航行安全，提高了经济效益。

（三）水运商务

水运商务在港航运输生产中占有极其重要的地位。水运企业要组织船舶运输，首先需要商务部门组织好货源，才能保证运输生产。

货源是组织船舶运输的前提。它根据运输能力、港口通过能力和货主的要求，把工、农业产品，通过合理的运输和最经济的途径，把产品（物资）组织到水路来承运，以保证国家重点物资运输计划的完成。解放初期，广西内河的运输基本上是私营航业组织经营，没有统一的航业机构，也没有统一的运输价格，致使运输货源不稳定，航业之间也常因互相杀价抢揽货源，造成运输秩序混乱。1952 年和 1953 年航业进行全面的社会主义改造后，国营航运企业把货源的组织工作统管了起来，实行统一受理货源，统一配备运输。1954 年珠江航运局成立后，进一步加强了运输组织的领导，在珠江水系实行统一调度，统一组织货源，统一运价，即所谓“三统”，并把货源的组织工作纳入了国家运输计划管理。商务部门代表承运方把货源计划收集汇总，会同调度部门编制季、月、旬度运输计划，并分月、季召开生产计划会议，组织平衡和审批。运输计划一经审批，承托双方就受到经济法律制约，从而保证了运输计划的贯彻执行。

（四）运价管理

新中国成立初期，广西水路运价有几个特点：上游、中游、下游的运价不相同；上行、下行的运价不相同；各航线的运价不相同；长航与短航的运价不相同；运输货物的等级不相同。在计算上也十分繁琐。所以广西水路运价难得统一，很不合理，亟待改革。

社会主义建设时期，国家对水路运输工作的要求是：充分发挥水路运输量大的特点，以降低运价，降低运输成本，减少社会商品流通费用，为进一步活跃城乡物资交流，支援国家工业化和

农业合作化作出贡献。为此，广西水路运输价格从1950年开始至1956年，先后几次进行了运价大调整。第一次是在1950年4月，由省组成的分线联营组织，在省航务局的领导下组成客货运价评定委员会。先由航运部门分航线提供单船成本预算，后召集工商界、航运界及其它国营企业代表共70名，经9次会议讨论，在不高于原来费率的原则上，拟订货物费率及十个等级。经省航务局审定批准，于1950年8月1日试行。这次评定新运价比旧运价，都有不同程度的降低，其中：梧贵线上、下航平均降低36.5%，柳梧航线降低16%，邕梧线降低12%。第二次调整是1954年，珠江局在实行"三统"的基础上把货物等级由十级改为十五级，后又执行十级，在运价上曾作了小规模的多次分线调整降低。1955年，珠江航运局提出轮驳船货物运价全面整顿改革，根据"下游少降、中游多降、短航少降、长航多降的原则，制订了珠江水系轮驳船统一新运价，1956年1月1日起报请国务院批准公布执行。

但1956年执行的珠江水系轮驳船统一新运价，降低幅度过大，与1955年相比，西江下游：梧州至广州线，定期班降低65.25%，不定期班降低13.06%。西江中游：梧州至贵县线，定期班降低32.78%，不定期班上行降低25.8%，下行降低11.0%。西江上游：南宁至梧州线降低33.47%，柳州至梧州线上行降低65.44%，下航线降低60.44%。柳州至长安线上行降低45.44%，下行降低34.52%。南宁至百色线上行降低59.16%，下行降低41.35%。梧贵、柳梧、邕梧、柳长等四条主要航线轮驳船运输价格平均降低幅度，上行达50%，下行达40%左右。

据当时新运价执行情况的检查，广西省各个航区普遍反映，1956年运价降低幅度过猛，导致柳州航区全年亏损80多万元(尚未包括折旧修理费)。

1957年珠江航运局撤销，两广航运分管。同年10月，广西航运厅鉴于柳长航线出现严重亏损现象，决定柳州专署航运局在现行运价基础上提高20%执行。

以后，广西内河各航线的运价进行过三次调整，其调整的原则是逐步回升，但回升的幅度缓慢。

第三节　运输生产的迅速发展

"一五"时期，广西航运业的中心工作是社会主义改造，在顺利完成社会主义改造任务的同时，运输生产也迅速发展。

1953年，全省货运量国营只占7.92%，其余92.08%均由私营轮驳和木帆船完成。至1957年，在客运量总计中，国营所占比重已上升到93.47%。在货运量总计中，国营所占比重已上升到41.54%。1957年全省拥有轮驳船753艘，68156吨位，2875客位，7989拖轮马力。木帆船9590艘，98026吨位。与1952年比较，轮驳船艘数增加4.8倍，吨位增加8.48倍，客位为66.79%，拖轮马力为94.16%，木帆船为94.47%。客位、拖轮马力、木帆船拥有量的减少，主要是淘汰了一批老残影响安全运输的船舶。在运力相对减少的情况下，运输生产仍是稳步上升的：1957年货运量完成304.5万吨，货运周转量66730.3万吨公里，分别为1952年的427.66%和326.63%；客运量完成92万人，9043.8万人公里，分别为1952年的221.15%和162.48%。1953～1957年平均增长速度较快，货运量为33.7%，客运量17.20%，大大超过"一五"时期广西工农业总产值平均每年增长10.4%的预定目标。

第四节　港口码头的扩建和管理

一　港口码头的扩建

1953以前，广西内河各港口船舶进港没有统一靠泊位置，码头设施陈陋。"一五"期间，国营各级航管机构逐步建立健全，对港口工作的领导进一步加强，梧州、柳州、南宁、贵县、北海等港，开始进行有计划、有步骤的港口扩建工作。

梧州港原有码头28处，其中属石料或混凝土筑成的有康乐、新西、平改、藤县、小南、王显、石巷、西门等几个码头，其余均为土坡泥路码头。另外，供客货轮渡旅客上下的有济和码头的珠江筏、康乐码头的和安筏、新西码头的银行筏，西南码头的西南筏和王显码头的公安水上分局办公筏。根据生产发展需要，除对水筏、码头、仓库作统一管理外，1954年以后在原有装卸作业点的基础上，又把新西码头扩大，改为大南作业区，在外贸仓码头增设了下关作业区和江心作业区（包括莲花山作业区）。

柳州港的码头比较分散，特别是设备落后，自鹧鸪江起至山角线森工局之木材码头，岸线长达数公里，共有20处码头。其中属港务局所管辖的有水码头，小南码头，驾鹤东码头，黄村码头。1953年以后，逐步进行了港埠建设工作。1956年修建小南斜坡客运码头和建造水上趸船1座，又新建了驾鹤东码头及仓库、旅客候船室、办公室等。同时根据船舶运输往来的需要，建立了水筏码头作业区，主要是供上河线（柳长线）船舶停靠装卸货物。1956年建成了黄村码头作业区。1957年初建成了驾鹤东路作业区，主要是为客货渡靠泊和起卸货物。

南宁港在1953年以前，从亭子渡口起至二坑口止，共有大小码头10多处，其中供船舶靠泊的是明德街码头，临江街码头，以及下关、民生、水街、大坑口等码头。1953年至1954年间，先后将民生、水街两个码头扩建，建成两个步级码头。民生码头以供旅客上下船为主，同时增设水筏仓库一座；水街码头以装卸货物为主。1956年至1957年间，将港区作业范围扩大到大坑口至二坑口之间，在北大码头修建了步梯石级码头一座，并拆迁了大冲街、遇安街的居民房，新建为北大装卸作业区，新建货场7000平方米，仓库2000平方米，为南宁港走向现代化打下了基础。

贵县港位于西江干流的上游，为桂东南水路交通汇合的中心。港qu自然条件良好，枯水期较短，常年可靠泊250吨级船舶。溯郁江而上达南宁，右江通百色，左江抵龙州。顺郁江而下，进入浔江河段，西江干流和珠江，沿线经梧州、肇庆、江门、佛山、广

州等重要工业城市，还可以直达香港、澳门等地。港口从黎（塘）湛（江）铁路进入铁路专线，是广西内河水陆运输货物中转的重要港口。

1952年底，贵县港区只有城区、大东、税务局、石灰巷、建存、大小南门、南江渡口、新仓、附城、河南、糖厂等12座分散零星的码头；城区及近郊有关货主仓库29座，13198平方米；除大东税务局两个兼营客运的码头备有灯光照明外，其余码头均无任何设备。

1955年1月1日，黎（塘）湛（江）铁路黎（塘）贵（县）线正式通车，次年11月，黎（塘）湛（江）铁路支线直通罗泊湾，致使贵县港客货运输的流量流向发生巨大变化。港口吞吐量从1955年的8.5万吨，上升到1956年的25万吨；货运量从1955年的23万吨，上升到1956年的38万吨。贵县港原作业区生产能力及设施已无法承受运输急剧增长的需要。省有关领导部门研究决定，选罗泊湾作为贵县港作业区，从1956年开始，纳入国家重点规划项目，分期投资进行大规模基本建设。

为了缓解黎湛铁路黎贵线正式通车后，运经贵县中转航运的煤炭等物资增多这一矛盾，根据简易上马，加速中转的方针，在罗泊湾首先设煤站，专营煤炭装卸；同时建设简易步级码头1座，堆存容量为1000吨的货物堆场1个，可储煤30吨的趸船2艘，仓库1955平方米，以及一批码头绞车，起重磨盘等简单港机设备。至1958年以后，由贵县中转各地的物资继续激增，按照港口发展规划，基本建设战线继续铺开，整体规模不断扩大。

北海港在1954年以前分为内外港口，外港是利用海域天然深槽作为船舶锚地，水深在－8米以上；内港则由外沙沙脊与地角相连，构成一个东西走向的带形水域，称之为外沙内港。外沙内港全长2000米，内宽30～140米，水深为1～4米，东西只有一个口门，在龙王庙与三婆庙之间，宽约40米。外沙内港素为天然避风港，但历代都没有对该港进行过疏浚，港池已逐渐淤浅，内港面积也逐渐缩小，船舶进出十分困难。

1954年北海市人民政府为了发展经济，扩大贸易船舶的往来，决定对外沙内港进行大规模的扩建，以改变港口的落后状况，9月5日北海市宣布成立建港委员会，并举行开工典礼，正式参加建港的干部、工人、渔民和居民达3800人。港口建设不仅关系到当地生产的发展，而且涉及到北海市千家万户群众的切身利益。人民群众把建港当作自己的份内事，家家户户不分男女老少，都投入了建港工作，参加义务劳动的人数达几十万人次。

1954年8月至1955年10月为建港的第一阶段。对外沙桥起至水产公司一段内港，全部进行了人工疏滩，并在水产公司以西至地角的水稻区挖出港池，同时并在外沙堤西大量种植马尾松树，作为防护林。第二阶段从1955年10月至1956年12月底。当时北海市政府决定把水产公司以西的港池交给港务局作商港使用，该处离东门口将近3000米，船舶出入极不方便。为此，北海港务局从广州请来挖泥船，将外沙至地角的沙脊掘开，建成西口门，使锚地与港池沟通，方便了船舶出入，并在这一港池内，逐步建成直立式和斜坡步级式码头和驳岸294米。

这次大规模建港，投资近百万元，共挖土方62万立方米，疏滩范围长2650米，宽36～160米，初步改变了外沙内港的面貌，暂时满足了船舶抵港的需要。以后，又先后兴建了水产码头、航运码头、捕捞码头、外贸码头以及港务局专业码头，年吞吐量已达80万吨。

二　港口生产的管理

1954年8月，省内河航运局开始推行计划管理。通过计划管理，清理和整顿了港口船舶停泊秩序，划分了港口船舶停泊区和危险品货物装卸作业区，制订了码头、泊位管理办法，从而扭转了港内船舶混乱、事故多的现象，促进了港口装卸工作的改善，使船舶在港外生产停泊时间缩短，港口以船代仓的问题逐步减少，各港口的装卸工人逐步划归港口部门统一指挥调配，并设有专人负责装卸工作管理。南宁港以前每天只装卸50～60吨，推行计划管

理后，每天提高到90吨～100吨。北海港以前装卸要经过四次手续，时间长，效率低，1955年合并统一办理后，装卸效率大大提高。

梧州港贯彻了港湾装卸操作规程和装卸暂行办法后，整顿了装卸组织，推行昼夜装卸作业计划，增设了码头照明设备和简易机械设备（滑板），装卸工作有了一定的改进，装卸效率从每天（每工天）1.5吨提高到1.8吨，缩短了船舶在港非生产性停泊，保证了计划发船，使发船准确率达60%以上。

干流几个港口，如贵县、桂平、梧州、江口等均先后解决了吞吐仓容问题，推行了货物先期集中，船到港即行卸货的快速装卸的办法，并加强了江心作业组织工作，加强港口盘驳工具的管理，以保证船舶及时装卸，按时出港。

各支流小河港口，也组织发动船工船民，组织街道居民、农民参加装卸工作。

港口业务的逐步开展，在保证船舶发港，提高船舶周转率方面也取得了一定成绩。1953年南宁港吞吐量为21万吨，1957年为37万吨，比1953年增长76.19%。百色港吞吐量1953年为1.2万吨，1957年为12.2万吨，1957年与1953年对比，增长916.66%。梧州、贵县两港"一五"时期平均年吞吐量分别为104.2万吨和27.2万吨，比国民经济恢复时期分别增长127.78%和378.44%。柳州港1952年吞吐量为3.3万吨，"一五"时期平均年吞吐量为15.0万吨，比1952所增长350.36%。以1952年为基数，"一五"时期梧州港的吞吐量平均每年递增13.02%，贵县、柳州港的吞吐量平均每年分别递增34.57%和46.19%。

第五节　整治航道　增设助航标志

一　各航线的勘测与整治

1952年冬至1953年春，广西航运部门就已着手对本省内河

几条干支流航道进行了全面的勘测，经过一年多的规划筹备，在国民经济第一个五年计划时期，即开始按轻、重、缓、急分期分批进行疏浚与整治。

南宁至百色航线，长358公里，共有滩险167处。由于滩多、水浅、砂卵石粒径粗，淤积严重，滩中碍航礁石多，枯水期航道水深仅有0.40～0.65米，宽为6～10米，曲度半径60～90米，船舶不能满载，上、下航过滩时需要卸货卸客、挂绞、撑篙或船员下水扒砂和抬扛船舶。过一个滩常需几小时之久，在单行航道区段内，若当面遇客货拖驳船队较多时，则过滩常需1～2天。因此，海损事故频繁。

右江沿线盛产土特产、煤炭、石油等物资，开发右江有着重要意义。为此，1954年成立右江疏浚工程大队，下设测量队1个，人工扒沙队6个，炸礁队1个，挖泥船队1个，有劳动力1500人进行施工。经过一个枯水期的疏浚工作，炸除水上碍航礁石44.1立方米，水下礁石4612.4立方米、炸除河底岩盘礁石6007立方米，挖开航道卵石62269立方米，人工扒沙48214立方米，排除碍航散石10处。

第一阶段完工后，南宁至百色全线通航，基本上适应当时船舶航行的需要。船舶航行周期大大缩短，经济效益明显好转，珠江航运局南宁分局1955年第一季度计划亏损79193元，而实际只亏损3234元，海损事故仅五起。

1955年冬至1958年夏，国家又投资17万元，对该航线继续维修，经过几年的疏浚，与新中国成立初期相比，该航线航道尺度水深和宽度提高1倍，曲度半径提高两倍，航行周转期缩短50%以上，船舶载量提高3～3.5倍，船队运量提高8.5倍。

南宁至梧州航线，长554公里，共有险滩99处。1955年以前航道水深为0.9～1.1米，宽度仅有10余米，曲度半径为100米左右。枯水期船舶下上要卸客、抛锚、挂绞、撑篙或船员下水抬扛过滩。如地伏滩和伏波大滩，不少的木帆船抵滩头时，须雇请当地滩师代为过滩（驾驶船舶下航）至滩尾始交回原船驾驶。船

舶航行周期长，轮驳船在枯水期为13天，中、洪水期为10～11天。木帆船在枯水期为42～46天，中、洪水期为33～36天。

“一五”时期，经交通部批准，珠江航运管理局对该航线的郁江段各主要滩险如：溢滩、上下燕、茁滩、三洲、饭盖、十二罗伞、牛桅、磨面、黄坭坳、蚂蝗沙、三十里长滩、鸡儿、蓬拱沙、七星槛、地伏、伏波大滩、青桥沙、横石矾、牛仔、榄滩、碌木、浪滩、福山、金村沙、马骝滩等33滩，逐滩进行基建性疏浚，总投资为199.64万元。该航线经过整治后，与新中国成立初期相比，航道水深增加18%～22%，宽度和曲度半径增加1倍，航行周期率提高1倍以上。

柳州至梧州航线，全长438公里，共有险滩91处。柳江河谷一般比较开阔，形成边滩，江心洲较多，河床除局部的冲淤变化外，一般比较稳定。柳江的衷衣、古才、大麻子滩、上下航时船舶需卸货、卸客、挂绞、撑篙、船员下水扛抬。黔江大部分是石质险滩、河面宽窄不一，岸线不规则，河床地形复杂，航道弯曲狭窄，海损事故极频繁。黔江的师姑滩下航时，需雇请当地滩师代为驾驶。黔江处勒马至弩滩头，长41公里，为大藤峡航段，洪水上涨时，水流汹涌，船舶航行十分危险。

疏炸整治后，柳江枯水期，80～120吨级拖驳船队可全线通航。中、洪水期可通航120～200吨级拖驳船队。黔江枯水期可通航200吨级拖驳船队，并设有三等航标助航。150～200客位的客轮自梧州至柳州全线常年通航。

柳州至长安航线，全长172公里，共有险滩42处。该航线由于流量小、水浅、流急，航道弯曲、狭窄，航道边礁石多。如东西滩、螺滩均为石滩，河中礁石挡路，枯水期木帆船上航要卸货、抛锚、挂绞、篙撑才能通过。上滩、下航抵滩头时，须将老、弱、妇、孺安置于岸上，然后放船下滩，再接回老、弱、妇、孺继续航行。

1952年冬，曾对该航道滩险进行勘测。1955年，进行了不同程度的整治，共完成水下炸礁3万立方米，扒卵石32.6万立方米，

抛筑片石导流坝7000立方米，编笼填卵石导流坝500立方米。经过疏炸整治，航行条件得到了改善，沿线设有三等航标发光助航，常年（日夜）可通80～120吨级拖驳船队和200客位客轮。

梧州桂林航线，全线长342公里，共有滩险84处。该段河道迂回弯曲，滩险密，坡陡流急，礁石多，滩上水深和宽窄不一。其中鼓罗、松林、马滩马峡是桂江航线中最危险的航段，两岸为石壁高山峭陡，滩高险阻，滩长且弯，峡面最宽为50～170米，水势汹涌。1954年，广西省内河航务管理局派员对该航线进行勘测，并拟订出疏滩整治计划，后因运输市场变化，经济萎缩，加上体制下放，以致疏滩整治工作一直未能实现。

红水河航线，从蔗香至三江口止，长617.2公里，共有滩险271处，平均2.25公里就有一道滩险。由于沿河两岸悬崖峭壁，河中礁石星罗棋布，洪水期更是危险。其中都良、都六滩为险滩之首。

1954年冬，开始对红水河和南盘江下段航道滩险情况进行勘测，确定南盘江的八渡至蔗香段为通航木排的航道；红水河为近航轮驳船航航道。自1956年冬至1959年夏止，通过疏炸后，都良、都六滩已大大改善了航行条件。

南宁至龙州航线，长360公里，共有滩险166处。由于河道迂回弯曲特多，所以有"左江湾"之称。枯水期航道水深为0.4～0.6米，宽度只有5～8米，曲度半径也小。其中30多处滩险在船舶过滩时要卸货、挂绞、篙撑或船员下水扛抬才能通过。1955年正式对该段航道进行了整治。后因凭祥至南宁铁路通车，大批货物弃水走陆，水运业务缩减，左江整治工程暂行停止。

第一个五年计划时期，珠江局航道处根据总体规划派员对各小支流进行了勘测，并拟定出整治计划。1956年起，先后拨款对珠江水系之贺江、东安河、砂子河、北陀河、荔浦河、绣江、南流江（上段）义昌江、黄华河、驮娘江（下段）乐里河、罗秀河、水晶河、洛青江、贝江、稚瑶河、大年河、湘江水系之湘江、灌江等进行整治疏滩，改变通行条件。另外还分别给梧州、南宁、钦

州、玉林、柳州等地区拨发支流航道维护费30万元，由地方组织力量进行维护航道工作。

二　增设航标等助航标志

广西根据河道分布实际，分别划为南宁、柳州、梧州三个航区管理。国民经济恢复时期，全省内河均未设标助航，南宁、梧州、柳州三个航区的多数航段不能夜航，驾驶人员只能凭借多年航行经验，利用天然物标驾驶船舶。

从1955年起，先后正式成立南宁、梧州、柳州三个航道工程区，并在来宾县设立红水河工程大队。

在南宁航道工程区，下设横县、平果两个航标段，分管贵县至百色（包括左江）的航道标志建设工作。1955年下半年开始贯彻全国“内河航标规范”，南宁航道工区又在隆安、六景增设两个航标段，将平果航标段迁往田东，改为田东航标段。4个航标段下设38个航标站，有航标管理员152人，管理干部18人。百色至贵县段共设航标1100座，其中南宁至百色段以棒标为主，南宁至贵县以三角浮标为主。

梧州航道工区管辖贵县以下至梧州界首（包括桂江）区段，下设藤县航标段，白沙（后改桂平）航标段，马江（后改为昭平）航标段。段下设37个航标站，建站房3300平方米。

1956年经交通部批准在梧州至贵县段275公里河段进行航标改革。改临时标为二等航标。投资35万元，建造240马力航标机动船8艘，其中段轮2艘，站机艇6艘。制造内河岸标300座，浮标1500座，培训航标站长、航标员及管理干部150人。1956年贵县段设标950座，其中发光标灯890座。

梧州至昭平段，于1956年设置临时标志472座，设11个航标站，有航标管理人员39人。

柳州航道工程区，下设长安、运江、武宣4个航标段，管辖至柳州、融安（包括红水河）航道标志工作。以后又改为长安、大苗山、大埔、柳州、武宣、石龙、来宾等6个航标段，下设22个

航标站，有航标管理人员 128 人。在柳州至桂平间的主要几处滩上，设置 80 多座棒形浮标，并有部分发光标志。

梧州到贵县全长 275 公里的航段是广西内河运输的主干道之一，常年可以通航 200～300 吨级的货驳船。1957 年，随着生产的发展，船舶往来密度大大增加。为了保证该航线运输畅通，在梧（州）贵（县）段，对航标系统地进行了电气化改造。改造的内容，主要是把全部岸标和 70％的浮标改为电气化航标灯，使其电气化程度达到 80％左右。

航道管理机构的设立，加强了航标工作的建设。通过增设航标站房，各条干支流航线全面铺设助航标志，夜间标灯发光等建设措施，大大地改善了航行条件，在保障船舶日夜航行，加速船周转，提高航行率和运输质量方面起到了极为重要的作用。

第六节　社会主义改造时期的水运工业

一　广西第一家国营船舶修理厂的诞生

新中国成立初，南宁港区的船舶修造业几乎是空白，1952 年才开始设立起一些临时修船点。由于这类在邕江岸边临时搭架的私营修船作坊没有固定的厂房和人员，设备简陋，保修能量极为有限，只能修造几吨位的木船，而当时南宁港国营船舶已有 15 艘（其中机动船 12 艘、木驳船 3 艘），南宁港籍民船亦有 772 艘，8253 吨之多，区域船舶修造缺口很大。1953 年 11 月 20 日省交通厅组建了广西第一家直属水运工业企业——南宁民船修理厂，由它担负起邕色（南宁—百色）、邕龙（南宁—龙州）、邕梧（南宁—梧州）航线的船舶修理业务。该厂选址于南宁市二坑口处。建厂初期，人员缺，设备简陋，靠仅有的两台千斤顶，两台人力绞车起家，艰苦创业。以后通过逐年增添设备和自制成四艘木质“枕头式”船坞，提高了自身的承修能力，扩大了业务范围，初步形成修造木质非机动船舶的能力，并成功地建造了 5 艘 60～80 吨尖头

木质货驳，对促进南宁航区的水上运输发展起到积极的作用。

二 公私合营的梧州船舶工业

1952 年，梧州市原机器修造行业的天和祥、艺华、王行、爱生记、永昌、端记、徐六记、大兴八家小厂，实行自愿联营，于 10 月 16 日组建成梧州市八联机器厂。该厂初以机器动力修理为主，以后，随着梧州水域船舶运输为重点的发展，亦将很大的生产业务投入梧州船舶修理中，成为梧州航运船舶新的修造基础。

1954 年，八联机器厂经理代表向政府提出申请公私合营。政府于 8 月派出工作组到厂，双方拟订公私合营工作计划，积极开展筹备工作，同年 12 月 20 日，公私合营梧州船舶修造厂正式宣布诞生。

1955 年初，吸收了广泰隆、同兴、永胜、公联四间小厂参加联营。1956 年，又新增有江安、刘有记、合利、朗记号、彭八记、王利记、麦森、启记八间私营船厂和梁根记、梁润记两艘绞捞船参加公私合营。此时，梧州船舶修造厂已初具规模。1957 年，该厂创产值 109.67 万元，修理船舶 196 艘、18558 吨、4152 马力，一跃成为广西最大的修造船企业。

第七节 教育事业的初兴

广西水运职工，文化素质较低。1956 年，南宁港务局海员工会开展了扫盲工作。当时，配备 6 名专职教师，师资力量明显不足。1957 年，又从各轮驳船抽调具有高小或初中文化程度的船员集中到岸上培训做群众教师，还先后举办三期约 80 人参加的群师训练班。这些经过培训的群众教师，回到各自生产船舶后，即成为扫盲的骨干，有力地推动了扫盲工作的进行。同时，南宁师范学校也给南宁港务局派来了 100 多名学生到船上帮助船员学习文化，参加学习的职工达 1200 人。通过扫盲，不少职工摘掉了文盲帽子。

梧州港根据海员（船员）工作岗位流动分散的特点，海员工会首先动员和抽调有文化的职工共 118 人组成扫盲群众教师队伍，进行短期的训练。在海员中采取固定与流动相结合的办法，开展了职工文化教育活动。

所谓固定与分散相结合是把一部分船员抽调到岸上集中学习，另一部分随流动分散到船上去组织学习。参加学习的职工达 1317 人，其中 278 人读高小班，其余均系扫盲学习学员。

在扫除职工文盲，提高职工文化知识水平的基础上，南宁、柳州、北海各港都配备了专职教师，开办职工子弟学校，从而解决了职工子弟入学教育问题。

各地支流的民间木帆船运输合作社，也分别在各级地方政府的领导下，开展了扫盲教育活动，并普遍建立了船民子弟学校，为水运事业的发展培养和输送了不少人材。

第十一章　从“大跃进”到转入“调整”时期的广西航运

1958～1960年，是全国“大跃进”时期。这个时期，“左”倾错误导致航运业在指导思想上和工作的决策上出现许多重大失误。管理体制多次变动；行业的基本建设战线过长；运输生产片面追求高产，对航运的发展建设带来一定影响。

1961年初，中共八届九中全会提出“调整、巩固、充实、提高”八字方针。根据这一方针，1963～1965年为全国国民经济调整时期（以下简称三年调整时期）。这一时期，广西航运在运输结构等方面进行了一系列调整。经过三年调整，广西水运在运输、航道、船舶工业，港口等几个方面，按照新的运输结构继续进行运转。

第一节　“大跃进”对广西航运的影响

一　管理机构调整和体制下放

1958年，根据党中央关于“全党全民办交通”的方针和“统一领导，分级管理”的精神，广西区党委工业交通计划会议于5月作出了航运体制下放的决定。

根据这一决定，贵县以上（不包括贵县港）航区及邕梧长航线属南宁港经营；贵县以下（含贵县港）桂平港务所航区、港澳线及桂江属梧州港经营；柳江、红水河及柳梧长航线属柳州港经营。将南宁、柳州、梧州港务局连同所分管的船舶、人员、财权全部下放到各港务局所在市领导，梧州船厂亦下放梧州市领导。南

宁航道工区根据港区范围，在原有职工的基础上，分为两部分，分别成立南宁和梧州两个港道工区，并下放给南宁和梧州市领导。

各港务局所属航区内的港务所、站业务仍由各港务局领导，人事和政治思想工作，由当地党政机关和港务局双重领导。

航运体制下放后区航运局撤销，在交通厅设立航运处。原红水河工程大队（包括一至二个测量队）由交通厅基建处直接掌握。交通厅及其职能处在减少管理具体业务后，着重抓全区性航道规划、统一运价、港口费收、船舶报废、船型统一、调整年、季度运输计划、运力平衡和制订必要的统一性规章制度和业务技术指导、总结交流经验等。

有关年、季度生产，财务计划编制检查，基建投资，航区内的经济调查，货源组织，船舶调度使用，职工管理培训教育统归当地党政领导，各港具体负责，并将各项年、季度计划及生产措施抄报交通厅。

体制下放自1958年7月1日起施行。有关1958年度生产、财务计划，在保证完成国家下达的年度计划的基础上，根据港区、货源流量流向划分原则确定。各港原制订的计划不变，属于长航线的，上半年未完成部分下半年由各港负责完成，并由主管市检查。

关于船舶划分是将原区航运局直接掌握调度的机动与非机动船舶和计划所建船舶，按各港运输计划任务及辖区航道和经营航线任务情况，参照原船籍港等习惯分配给三个港掌管经营。确定将桂农、桂南两艘客货轮调给柳州港；将珠江421、珠江318调给南宁港；将新建340吨驳9艘分配给南宁港3艘，梧州港6艘。

二　地方航运的经营管理

1958年航运体制下放后，基层机构出现又合又拆、隶属关系多变的状况，给经营管理工作带来一定的困难。如梧州、南宁、柳州港务局更名为市航运局，而局下属各港务所、站也已分别下放归所在县领导，遇到跨区域的问题时市航运局难于解决，则往往需通过市委、地委再转到县而延误了时间。因此，上级曾将各市

航运局改称为专署航运局，目的在于有利于解决航线跨区域的矛盾，但仍未能解决涉及一条航线跨越二、三个专区的问题。因此，1958 年 11 月区交通厅发文对航运机构名称再作如下规定：各航运局除柳州航运局仍称专署航运局外，南宁、梧州两航运局因其管辖的航线跨两个专区，改称为广西壮族自治区南宁航运管理局和广西壮族自治区梧州航运管理局。另外，航运下放后，各航区的航道工程区合并在局内的航道科，而原工区本身直属的航标段下放到当地的县、区领导，与当地的航运站合并为航道段，形成了先分解再结合的多头领导。从直观看，当时的航运局似乎港、航、道仍是全方位统管，实际上在多层次和条块的交叉管理上未能理顺，各所在地的市（地）委交通部门在匆忙中接管航运单位后也面临生产业务不熟悉，往往顾此失彼，管理力不从心。

由于港务局下放后航线定段，船舶是分家管理，而“大跃进”时期各航区的货源、运量、流向，正起较大变化，不可避免地出现了一些航区运力不足而另一些航区运力过剩；船舶分家后各所分得船舶也不尽适用于本航区航道条件的问题。

在梧州航区，1958 年由于地方大办工业，大炼钢铁，原占梧州至港、澳、穗航线总运量 40%以上的柴炭、红砖来源中断，而炼铁原料则骤然增多。历年来梧贵线下行货多，上行货少，长航紧而区间松的常态一变而为上下行运量基本平衡，并运力日趋吃紧。仅木圭锰矿运量就比以往增长了三倍以上，内地需运的煤柴、木材、矿石也大量地增长。在航道水枯、货运激增的情况下，上行运力严重不足，被迫调动了港澳航线 7 艘拖轮（734 马力）和 39 艘驳船（8150 吨）集中拖运。同时为了适应梧州地区全民采矿和新兴工业基地的运输需要，梧州航运局又新开辟了三条市内短途航线：西门口—莲花山、珠玑码头—尖峰顶、珠玑码头—塘源。

1961 年，区交通厅为了调整交通体制，进一步集中指挥全区航运，收回了下放的梧州、柳州、南宁三个航运局，改组恢复成立区航运局，并设梧州分局和柳州分局。并从港航分工、加强港口生产领导的角度出发，还分别成立了梧州、柳州、南宁港务所。

全区航线船舶也重新划分组合成6个运输船队，即：百色—横县航线的第一船队；梧州—贵县航线的第二船队；梧州—广州航线的第三船队；梧州—香港、澳门航线的第四船队；柳州—融安航线的第五船队；柳州—梧州航线的第六船队。

三　体制下放的经验教训

广西的水运在珠江水系中本是比较落后的，在珠江航运局统一管理时期，使广西原较分散、松散的水运结构向不断集中的分级调度、港航分管、统一规划方面发展。几年间在航道开发、航标设立、船舶购置、港建等几方面的基本建设得到了国家较多的投资和扶持，同时也为广西培养了一大批水运方面的业务骨干。故"珠航"时期被航运界人士誉为广西水运发展的"黄金时期"。但1957年珠航局解体后，两广水运分管，广西航运受到冲击，随后新设置的广西航运厅时仅半年又被撤销并入交通厅内，其直属的南宁、梧州、柳州三个港务局及其所属机构被下放，形成了多层次的多头领导。广西水运的有限运力在下放解体后，因内耗而运力更显不足，产生了新的失调。原主管全局水运的航运厅最后降至交通厅运输处下的航运科，使宏观调控能力大大削弱。层层下放和几度撤并，其结果是，一方匆忙下放，一方匆忙接管，无暇顾及，无从理顺，水运机制难以控制，广西水运处在严重的失调状态。当年水运量虽增，但平均运距缩短。

在大办工业时，行业基本建设因投资面广而陷入盲目性。以梧州航运局为例，兴办了许多与水运不甚相关的钢铁厂、炼焦厂、化工厂、水泥厂、砖瓦厂、炼油厂、五金厂、电工厂、安全属具厂、煤球厂等，结果是一哄而上，效益差，随后又纷纷转产而"下马"。

"大跃进"年代，上级下达生产计划指标是层层加码，基层则蛮干，并不时放"卫星"。如：桂宗渡船用原定157客位，创造了"安全"运送旅客496名的"纪录"。又如：珠江405拖轮创造了桂平下行梧州拖带驳船16艘、载重2574吨，比过去翻了三番。就

当时当地的航道环境和船舶性能条件而言，超负荷运载已是到了置国家财产和乘客生命安全于不顾的地步。并且由于船舶强化使用和长期带病运行，普遍存在着失修失养的问题。经过三年“大跃进”的紧张运输，船舶报废达到惊人的程度，后果极为严重。

在航道整治方面也存在着主观主义，一些航段的疏浚工作严重脱离实际。以红水河的整治为例，红水河虽源远流长，是珠江水系西江干流的主源，在广西境内蔗香至三江口有 617 公里，但当时航道条件恶劣，河道狭窄弯曲，水中暗礁林立，水流湍急，共有滩险 273 处，沿江大部分为石灰岩峡谷，沿江居民稀少，经济落后。广西在当时要开发利用红水河作为干线营运，尚未具备条件，然而，在缺乏实地考察考证和前期可行性研讨的情况下，还是把疏浚红水河作为开发航道的重点。从 1956 年开始进行疏炸，1957 年组成 6 个施工分队，至 1958 年扩充至 10 个分队分段全线施工。1958 年航运体制下放时，红水河工程大队（包括两个测量队）划归交通厅基建处管理，继续疏浚施工。至 1959 年夏，投入的人力物力及工程投资共计 3619781 元[2]，是广西自新中国成立以来，一次规模最大、工作面广的施工。其结果是忻城渡口圩至三江口段仅可通航小轮驳船，2～10 吨的木帆船尚可常年通航，航道经整治未能达到贯通全线使之纳入营运的预期目的。超前施工所得的教训是深刻的。

航道航标段、站下放到当地的县、区、乡领导时，正值地方忙于大办“土炉”炼钢铁，无暇顾及，其业务又不熟悉，难以有效管理。加上地方财政拮据，物资供应紧张，航标和通讯设施得不到及时维护和更新，致使通航灯标残缺不全。据统计，梧州—贵县干线航道的灯标电气化程度已从 1956 年间的 80%降到 1960 年间的 30%，船舶安全航行已到了警戒线。

由于航运下放时，正处于大办人民公社的年代，在“一大二公”思想的影响下，各地将集体性质的水运社、木帆船社转入国营，归口在航运局统一领导，混淆了两种不同性质经济实体的经营方向。当时，根据上级意见，先在南宁进行试点。1960 年 5 月

1日正式将原南宁市木帆船运输合作社并入南宁航运局（该社共有船只317艘，共5604载重吨位，社员1621人）[3]并入国营后，船舶生产统一安排调度，采取工资福利全包下来的办法，加重了国家的负担，超出了国营航运企业的承受能力。以后又将这一办法扩大到其它几个航区。这样不但没有达到加强对木帆船社集体经济企业的领导目的，反而抑制了整个水运的发展。最后，这一体制不得不再次分解。

由于航运体制下放是在特定的历史时期产生，又处在三年“大跃进”中的头一年，且广东、广西航运又刚刚分家不久，情况比较复杂。因此，一些措施和步骤，在宏观上是可行的，而在某些局部地区则是不可行的，应另行处置。只有做到具体情况具体分析，才能使航运事业遵循客观规律向前发展。

第二节　调整时期水运的稳步回升

一　大力发展外贸运输

梧州至香港、澳门航线是广西对外贸易出口的主要运输线，出口物资或直接运销香港市场或通过香港转运世界各地。其大宗货物主要是广西盛产的石灰石、柴、炭及红砖、木材、矿石、煤、石灰和牲畜等地方土特产。在国家“一五”计划期间，外贸运输发展较快，社会效益和经济效益显著。1957年，梧州外贸货运量总计26.1073万吨，货运收入总计34.58万元。外贸货运收入占梧州航区总收入的52.9%，占货运收入的55.89%，是梧州港和梧州航区的经济大动脉。

但自1958年开始，由于受到全民大炼钢铁的冲击，占梧港、澳线40%的柴、炭和红砖运量急剧减少，原因是这些原材料被内地炼钢铁的高炉所耗用，因此制约了对外出口运输。1958～1961年，输出港澳的运量直线下降，出口外贸运输出现大滑坡。梧州港原有12艘拖轮（1425马力、1.7万吨）历经“大跃进”之后，

或报废或失修停航，至 1962 年，只剩下 7 艘拖轮（1067 马力、10507 万吨），上下航线比重发生了显著变化。

在中共八届九中全会决定对国民经济实行“调整、巩固、充实、提高”的八字方针指导下，广西对港澳外贸运输进行了调整充实。区航运局除将原港澳船队抽调支援上河的船舶归队外，又将南宁港的西江 159、西江 161 两拖轮调给梧州港使用，并采用在广东境内的九江港与营运港澳的拖轮实行分段接力换拖的办法，克服适海拖轮不足的困难。经过挖掘潜力想办法，加上港口装卸机具机械化逐渐提高、驳船停港时间缩小，对港澳外贸运输出现转机，下滑了四年的运量开始回升，达到了 26.6 万吨。

由于“大跃进”时期船舶强化使用和严重的失修保养，到 1961 年时，梧州航运局港澳船队投入营运的船舶运力减至 1022 马力、6998 吨，拖轮功率（马力）和驳船吨位比 1957 年同期分别减少了 29.3%和 58.9%。加上港澳船队 85%的船舶木质结构日趋朽蚀和 80%的拖轮为淘汰机型，更新船舶更是刻不容缓，这一现象引起了政府有关部门的关注。区交通厅和区经委分别派出工作组深入梧州航区港澳船队进行调查研究。调查结果表明，船队原有船舶除了 2 艘 360 马力钢质拖轮（西江 112、西江 113）和 2 艘 600 吨钢质驳船（桂驳 601、桂驳 602）是 1958 年新造外，余下的拖轮和木驳均是民主改革后遗留下来的超龄旧船，并普遍存在着拖轮功率小航速低、驳船缺乏防雨设备、木质驳船不适香港码头机械化装卸等问题。1963～1964 年，国家投资为广西港澳船队建造了 12 艘 500 吨位钢质驳船和 6 艘 300 马力拖轮，同时还拨款在香港购买两部船主机（其中一台用在香港造船）。另外中央还批准 70 万港元给广西购买快轮，投入营运。从而使梧州—港澳船队运力倍增，给外贸运输增添了生机和活力。

为了迅速、准确、安全、及时、按质按量地将广西出口物资运到香港，以保证对外贸易任务的完成，1963 年 7 月 6 日，广西交通厅对港澳线运输进行了改革。经与区外贸局协商同意，以区外贸局为甲方，区交通厅为乙方签订了梧州—香港线快速船队运

输合约[4]。在不影响已签订的出口运输计划情况下，由乙方组织快速船队，专运梧州—港澳线的出口物资。任务下达后，由梧州专区外贸局和梧州航运分局代表甲、乙双方执行。广西航运局由于实行了定时集中物资，定时装船，定时开航、定时到港的“四定”经济承运责任制，使运输物资，特别是鲜活商品，绝大部分能按时运到目的港，增强了广西土特产在香港市场的竞争能力，同时也为开拓搞活外贸运输走出了一条新路子。

二　全面开展“一条龙”运输

在交通部和铁道部总结推广秦皇岛港港口铁路一条龙运输大协作经验后，广西航运部门和有关物资部门也开展了“一条龙”运输，取得较好的经济效益和社会效果。

其具体做法是：组织有关产、运、销部门参加“一条龙”运输联合办公室，把铁路、公路、水路、装卸、搬运、生产部门、物资部门、销售部门以及地区之间、公社之间广泛联合起来，层层建立组合机构，抽调各方人员，制定产与销、运输工具与运输过程以及装与卸的各种有效的连接措施，从而既密切了货、运、销单位之间的关系，又理顺了流通环节，使运输生产结构出现了新的格局。

柳州航运局和建工局通过“一条龙”联运协作，保证了基建工程急需的木材等材料能及时运到目的地。粮食部门在与柳州航运分局合作运输的过程中，共同制订措施，还特地在柳州市下游鸡喇处建仓卸粮，减少因柳江枯水期船舶航行的困难，赢得了时间，从而使轮驳船载重量提高了10%。

梧州—广州航线，自1960年二月下旬组织“一条龙”后，船舶到港装卸只需3天时间，比过去停港待卸时间降低了一倍多。

贵县港在组织产、运、销“一条龙”运输过程中，实行定线、定点、定量、定任务、定时间、定安全、定质量的责任办法，并在港口作业区设立装卸指挥所，现场为车、船装卸和集散货源提供调度方便，增加了港口吞吐量，提高了运输效率。

南宁港通过组织南宁——百色港六联煤矿的联营，装卸效率比原来提高4倍多，大大的加快了船舶周转。

北海港开展了广州——北海百货“一条龙”运输后，港、货单位团结协作，组织3条小港经北海中转广州、湛江的联运，并采取“五定”（定线、定船、定泊位、定时间、定运量）和“三优先”（优先备货、优先靠泊、优先提货）的配套办法，对促进沿海运输起到了一定作用。

三　运价的调整

自1958～1966年九年间，广西水运价格曾作过两次较大的调整，1963年上调，1965年下调，其间柳州航区局部航段调整变化较大。

1957年珠江航运局撤销，两广航运分管。同年10月，广东省航运厅率先对货物运价进行调整，提高幅度为11%左右。而广西上行轮驳船货物运价经过降低后，柳州至融安线出现了严重亏损。基于上述情况，柳州专署航运局于1959年决定将柳州——融安轮驳船运价在原运价基础上增加20%。梧州——港澳线货物运价定为专线运价，并于同年8月1日起施行。同时广西全区水路的客运票价也作了适当的上调。

1961年广西壮族自治区人民委员会对柳州航区各航段运价又作新的划分：柳州——长安线、红水河（石龙、三江口以上）按上游运价计算；融安以上按绣江枯水期运价计算。这一新的运价标准于1961年6月1日起执行。

随着燃料物价的调整，自治区物价局对广西主要航线轮驳船运价进行上调：南宁——梧州线调高8%；梧州——港澳线调高7%；柳州——桂平段在现行中游运价率计算基础上，改按上游运价率计算。随后又撤销对原1吨以下货物作零担处理按整批货物运价增加50%的计算办法。

1965年，为了更好地支援农业、促进工农业生产和降低商品流通费用，自治区人委作出决定，自1966年1月1日起，广西三

条主要航线轮驳船货物运价作如下调整：梧州——港澳线降低7%；柳州——桂平线降低30%；南宁——梧州线降低8%。

经调整，广西轮驳船货物运价又恢复到1965年的运价水平，明显偏低。特别是在以支援农业为基础的过程中，货运运价一降再降，使自治区内各种农业物资水运价大幅度的降低。广西水运通过降价在支援农业生产方面作出了突出贡献。

四 技术革新促进船舶组织工作的改革

20世纪50年代，广西船舶运行组织工作，学习和推广了苏联一系列拖带法，大大地提高船舶使用效率。20世纪60年代，广西在全面改进船舶运行组织的基础上，又在浔江、西江广泛应用和推广机驾合一和顶推新技术。

机驾合一，是将驾驶轮机操作合一起来。过去，驾驶员逢加减速或停机，都得由驾驶员在驾驶室先扳动传令钟至轮机舱后，轮机值班员闻听钟声后方加减速并扳动传令钟反馈回驾驶室，在应急情况下往往因为传令的不及时造成船舶碰撞事故。采取机驾合一操舵可消除机驾脱节现象，减少事故发生，因此很快便在广西船舶中广为应用，这项技术具有机具简、改装易、效果好等特点。

试用船舶顶推式编队运行，最先是梧州港。通过测算，珠江236拖轮采用双跨式顶推船舶21艘(1122.75吨)从广州上行至梧州，航速较一列式拖带法提高20%，下行至香港在同样的拖量下，航速也提高12%。但由于广西当时船舶绝大部分是陈旧木质结构，且船型参差不齐，在广西推广应用中出现以下几个实际问题：

其一，原有的驳船中，绝大部分是过去的木帆船，大小长短不一，加上单舵舵板长，船的尾部有平头的，也有尖头的，编队时有困难，且不易牢固。

其二，驳船上架偏高，而拖轮驾驶台偏低，影响驾驶视线，虽曾试用连环舵办法，但仍不理想。

其三，由于拖轮在后顶推，驳船与拖轮高度相差无几，因而减少了拖轮通风，机房室温增高，所以不及原拖带法，且相当部

分拖轮首部欠固，不宜顶推。

其四，广西航道窄、曲度半径小、滩多。

综上所述，顶推法只能在梧州航区中下河线局部试航，而不能在广西广泛推广应用。

三年调整时期，群众性的技术革新活动继续广泛深入开展，特别是船舶运输组织方面更为突出。南宁——百色、南宁——西津航线采用了快、慢船队组织船舶运行后，改变了停点多，延长航时的现象；同时实行客轮附拖货驳，扩大轮木结合，使拖带量每年增加近2万吨。柳州——梧州航线，改进用“一列式拖带法”技术，使船舶拖带量提高10%～12%。梧州——广州、梧州——贵县航线，改“明缆式”（竹缆）拖带法为“东江暗缆式”（钢缆）拖带法，拖带船只从原来的4艘增加到8～10艘，拖带量成倍提高。

群众性的技术革新活动同时促进了企业管理进一步加强。梧州航运分局在广泛开展增产节约的基础上，深入贯彻纵横包干经济核算制度，使运输生产取得显著成绩。1963年与1962年相比，换算吨公里增长8.11%，财务总收入增长21.86%，单位成本降低1.2%，劳动生产率提高7.3%，拖轮和驳船工作效率分别提高25%和18.85%。

五　调整时期航运发展速度概况

国民经济第二个五年计划时期(以下简称“二五”时期)，其间包括1958年～1960年三年“大跃进”时期，其后是1963年～1965年的三年调整时期。在这前后八年时间内，广西航运生产处于马鞍型发展状态。经过三年调整，全国经济形势恢复好转，广西工农业总产值平均每年递增14.8%。广西航运生产也开始复苏，三年调整时期货运量平均每年递增17.4%；货运周转量平均递增19.5%。三年调整时期，国营航运企业完成客运量487.02万人，客运周转量27981.99万人公里；完成货运量1413.29万吨，货运周转量272735.41万吨公里。上缴利润比“二五”时期增长72.54%。

广西航运主要指标发展速度表

(1958～1965年)

表 11-2-1

指　标	计算单位	一五时期(1953～1957年)			二五时期(1958～1962年)			三年调整时期(1963～1965年)	
		1957年	57年为52年%	平均速度	1962年	62年为57年%	平均速度	1965年	65年为62年%
客运量	万人	92.71	221.90	17.20	198.13	213.71	16.40	162.99	82.26
客运周转量	万人公里	8711.75	156.14	9.40	14813.71	170.04	11.20	9406.08	63.50
货运量	万吨	349.41	465.51	36	365.32	104.55	0.90	591.36	161.87
货运周转量	万吨公里	70662.95	340.71	27.80	63650.47	90.08	-2.00	108749.63	170.85

单位：万元

水运基本建设完成投资额统计表

表 11-2-2

年度	合计	水运				其它
		其中				
		航道及航标	航舶购置	工业	港口建设	
1958	579.84	143.72	272.48	109.76	37.72	1.00
1959	1147.91	161.02	475.00	295.41	216.48	—
1960	1330.33	412.80	403.05	220.54	293.94	92.9
1961	392.11	62.03	231.24	66.19	18.58	—
1962	207.17	—	180.00	6.40	3.2	4.84
1963	534.39	—	486.00	21.82	23.45	26.81
1964	495.80	4.8	401.50	31.60	18.48	14.10
1965	1516.99	352.00	835.73	101.42	66.56	—
合计	6204.54	113.37	3285.00	853.14	678.41	139.65

广西航运客货运量统计表

（1958 年～1965 年）

表 11-2-3

年份	内河通航里程（公里）		水运				其中：轮驳船			
	合计	其中：通机动船	客运		货运		客运		货运	
			运量（万人）	周转量（万人公里）	运量（万吨）	周转量（万吨公里）	运量（万人）	周转量（万人公里）	运量（万吨）	周转量（万吨公里）
1958	8675	2652	80	5527	494	76719	72	5411	170	57406
1959	9842	3067	94	7094	941	99696	92	5965	291	71922
1960	9834	3067	132	8558	1009	108927	119	8313	336	77756
1961	9974	3067	191	11846	502	74723	188	11766	226	58212
1962	9966	3067	198	14814	364	63650	196	14764	143	48839
1963	8874	2806	172	10087	363	70549	171	10058	154	55716
1964	8874	2806	153	8489	459	93437	152	8481	186	73859
1965	9833	3090	163	9406	591	108750	163	9398	227	83502

注：（以上三表均引自《广西经济年鉴》548～551 页。）

第三节　港口建设进入新阶段

1958～1965年，国家在广西港口基本建设总投资，相当于1950年～1957年广西港口基本建设总投资额的12倍。其中“二五”期间，用于梧州、贵县、桂平、南宁、柳州、百色等港口的基建投资合计为500万元，增添一批装卸机具，新建和扩建码头仓库和堆场容量，使港口工班效率迅速提高：梧州港提高1.5倍，贵县港提高2.9倍，南宁港提高1倍，柳州港提高1.4倍。

通过投资建设，“二五”期间，广西已拥有建制的港口共38个，主要港口有梧州，贵县、南宁、柳州、北海、桂平、百色等。这些港口的建立，由小到大，土洋并举，机械化、半机械化操作比重逐年提高，仓库面积也相应扩建到8898平方米。

梧州港在1958年以前，运输船舶和港口码头装卸，主要靠人工解决，效率极低，船舶停港时间平均长达5.4天，每天滞港船舶达100艘，待装待卸货物经常在6000～7000吨之间，有时多达10000吨以上。1958年6月，由交通部与广西航运管理局共同组成的广西港口规划组，对梧州、南宁等港口的历史和现状进行了认真调查研究，提出港口发展的远景规划，并开展了技术革新活动。至1960年，梧州港机械装卸码头发展到52个，建成机械化、半机械化作业线13条，整个港口的机械操作约占港口操作总量的67%，平均工效比单纯用人力操作提高3.8倍，船舶停港时间已压缩到3.04天。1958年梧州港吞吐量为117.56万吨，1959年增加到167.98万吨。1960年1月23日，交通部河运总局在梧州召开了全国中小型港口装卸机具先进经验交流会议，对推动全国及广西港口装卸机具革新活动起到一定作用。

1962年至1966年，根据《广西港口规划》要求，梧州港10个新建码头投入生产。这10个码头的总长度为746米，可靠泊120～500吨级的船舶。由于码头装卸力量加强，1965年与1959年相比，梧州港口工班装卸效率提高1.5倍，大大加快运输船舶周

转。港口吞吐量逐年增长，1963年至1965年分别为143.1万吨、178.1万吨和212.4万吨。港口的生产发展，对口岸外贸也是一个促进。从梧州港中转出口的大宗货物有牲口、家禽、白糖、桂元、沙田柚、茶叶、桂皮、木柴、竹、松香、淀粉、重晶石、锰矿、石灰粉等。这些货物从梧州装船运销香港、澳门，或经香港、澳门再销往其它国家和地区。1963年梧州口岸出口总值819万美元，1964年增至1302万美元，1965年达到1632万美元，创新中国成立以来的最高水平。

南宁港在“一五”时期拥有民生、石巷口、水街、大坑、北大、豆腐行、二邑、华光、新码头等大小码头9座。其中民生、北大、大坑、水街等码头，可靠泊150～200吨级的船舶。但这些码头中，除北大码头划定港区范围外，其它码头均无固定的陆域面积，对装卸作业、港口发展有一定限制。随着南宁腹地左江、右江、郁江各地经济蓬勃发展，南宁港的压力增大，港口的规划和建设成为亟待解决的问题。

根据交通部珠江流域规划组与广西航运局共同规划的要求，南宁港需从扩建港地区域，修建仓库货场；增加固定装卸工人；兴建一些现代化的装卸机械等三个方面入手，并需按六个区域进行规划建设：港口客运站；北大作业区；民生作业区；燃料和原料作业区；上尧作业区；燃料供应站。同时，对南宁港区货物流向、运量、船舶种类、动力等也需作出具体规划。

1959年，国家开始投资对南宁港进行扩建。8月，经南宁市建设局批准，在北大路一带拆迁两段街道，建设北大码头作业区及货场7000平方米，较大程度改善南宁港装卸落后状况。接着，于1959年底筹建上尧水陆联运作业区，进行铁路支线及仓库兴建（后因三年调整时期，基建曾一度中止），至1965年陆续配套建成固定皮带机作业线1条，1200平方米仓库一座，斜码头岸线303米，货场1873平方米，港口铁路专线2.35公里，年吞吐能力为22万吨。

1960年，南宁港深入发动群众，进一步掀起港口装卸技术革

新高潮。北大作业区因陋就简，修旧利废，初步实现半机械化装卸作业，进一步改善港口工人劳动条件。

南宁港围绕提高生产效率，还开展了“一条龙”运输活动，以进一步提高港口组织工作水平。通过港航各种协作措施，提高了港口生产效率。百色港至南宁港的六联煤矿组成“一条龙”后，120～200吨的船舶装卸时间只用12小时，效率提高4～6倍。1965年与1963年对比，港口吞吐量从18.59万吨，增加到27.83万吨，增长49.20%

1957年，交通部珠江流域航运规划组与广西交通厅航运管理局共同组成的广西港口规划组，对贵县港的历史、现状、前景，作了反复调查、勘察、论证，认定港口作业区最优选址为罗泊湾，其货物吞吐量设计能力为275万吨。1958年2月，广西航运局批准贵港建港。1959年12月25日，在区交通厅和贵县县委的领导下，由贵县工交部、交通局、粮食局、火车站、港务所等单位共同组成了贵县港建港委员会。1960年2月22日，正式拉开罗泊湾建港工程帷幕。

当年共投资59.8万元，土建工程完成土石方6万多立方米，水上炸礁86立方米。建成斜地固定型卸锰铁矿皮带机线2条共160米，件货码头1座，矿石码头2座，职工宿舍和食堂约2000平方米，并重新改造了七号缆车。1961～1963年贯彻调整“八字”方针时，港口基建暂缓下来。

1963年9月，基建工程恢复，当年建成1008平方米仓库。1964年9月，港口水上货筏开始兴建。

1957年北海港外贸货物出口量较1956年增长39%，创汇217万美元。1958年，北海港大搞技术革新活动，仿制成功卷扬机，滚沙车，算盘式滑板等16种机具，同时自制成功1～3吨起重机5台。与1957年相比，吞吐量增长50%港机，操作量增长85.5%，工班效率增长15.9%，船舶在港停时缩短50%。

在港口管理方面，1958年实行“两参、一改、三结合”（干部参加劳动、工人参加管理，改革不合理的规章制度，领导干部，技

术人员和工人群众三结合）制度，工人阶级发挥当家作主精神，提出合理化建议1000多条。开展了经北海中转广州、湛江的“一条龙”运输，货运量达74279吨。1960年，全国经济面临困难，物资供应紧张，港口建设被迫暂停，广西农副产品收购量锐减，直接影响了北海港外贸出口量。1960年，北海港吞吐量和货物发送量明显下降。

1961年，中共八届九中全会提出“调整、巩固、充实、提高”的八字方针后，北海港试行“综合与单项奖励制度”和“定额管理和班组核算制”，取得一定效果。1961年完成吞吐量55.5万吨，比1957年增长137%。

1962年，港口基建逐渐恢复后，对西港口航道和港池进行了疏浚，以保证千吨级以下货驳航行畅通。同时修筑了驳岸160米，堆场4000平方米，并兴建了油池和水塔，进一步提高港口通过能力。1962年，港口吞吐量比1953年增长1.66倍，货物运输量增长1.99倍。

1963年2月，北海港划为交通部直属企业。与全国直属港口比较，当时的北海港在企业管理方面有一定差距：工效低、出勤低、机械化程度低、劳动强度大、事故多、生产成本高。针对这种落后状况，港口领导从提高职工素质入手，举办各种文化和技术学习班，培训入学人数占职工总数的52.5%。通过学习，广大职工继续深入开展“双革”活动，自力更生制造了2台负荷3吨的单杆起重机和6台输送机。港口又投资17.9万元修建了驳岸220米，货仓920平方米，堆场600平方米，进一步改善生产条件。1963年超额7%完成全年各项生产计划。

1964年，在全国开展“比、学、赶、帮”运动的推动下，北海港装卸工人苦干加巧干，万吨级货轮卸货时间只需5、6天，平均每天卸货1500吨。在港口机械化程度不高的条件下，这个纪录是可贵的。1964年北海港全员劳动生产率从1963年的992操作吨/人年，提高到1356操作吨/人年，赶上了当时上海港的生产水平，货损货差率降为0.171‰，超过了1964年全国先进港天津港；

赔偿金额比例为2.505‰，接近上海港的水平，1964年完成吞吐量和实现利润比1963年分别增长26%和15%。

1965年8月，原由广东省管辖的北海市和钦州专区重新划归广西管辖，北海航务管理处改名为北海航运分局，隶属广西航运局领导。

1965年，北海市和钦州地区的工农业生产恢复发展很快。化肥厂、玻璃厂、糖厂、电厂等工矿业先后上马投产，所需原煤、磷矿等大幅度增加，传统出口产品货源如锰矿、钛矿、石膏、食盐等，亦有不同程度增加。1965年全港完成吞吐量为1964年的121%。

第四节　水运工业的基础建设

一　扩建梧州船舶修造厂

梧州船舶修造厂的建设过程经历了以最初组合联营——公私合营——国营三个阶段。公私合营的梧州船舶修造厂建立初期，受梧州市工业局领导。交通部于1957年决定，将梧州船舶修造厂划归珠江航运局直接领导[2]。为了扩大生产，梧州船舶修造厂搬迁到塘源旺步新址进行扩建。工厂易地后，工厂转为国营，职工生产热情高涨。1958年，建造出新中国成立后广西第一艘160马力木质机动船，向刚成立的广西壮族自治区献上了一份厚礼。1964年，经国家计委批准，按照千吨级造船能力的规划，第一期基建投资为500万元，建设500吨驳船的船台滑道及其配套工程，为建成广西地方国营第一家造船骨干企业奠定了基础。

二　新建南宁船舶修造厂

由于珠江航运统一时期，主要造船力量放在广东，因此，当时广西的许多船舶要拖往广东江门船厂和石歧船厂修理，这样既增加了修理时间又浪费了动力。两广水运分管后，广东各船厂生

产任务较多，不能再接纳广西船舶修造任务，顿使广西船舶修造发生困难。而广西当时仅有正在扩建的梧州船舶修造厂、南宁港务局船舶保养场、柳州修船站、贵县修船组几个简单厂（场），船舶修造能力明显不足，远不能满足运输需要。为了扭转这种被动局面，除扩建梧州船厂外，自治区在南宁市邕江下游的母珠湾新建国营南宁船舶修造厂。该厂由国家第一机械工业部上海第九设计院设计，占地160000平方米。

该厂1958年开工，实行边土建边生产的方针，1959年便开始组装广西第一艘300马力钢质蒸汽机拖船。1959年造船8艘，创产值84万元；1960年造船16艘，修船8艘，产值达204万元，建厂初见成效。

国家“二五”计划时期是广西水运工业的兴建时期。其间，除扩建和新建梧州、南宁船舶修造厂外，还投资新建了梧州、柳州、桂平船舶修理厂并扩建了南宁、北海船舶修理厂。

兴建和扩建的这7个船厂，主要是考虑适应广西梧州、南宁、柳州、北海四个航区水运事业的发展需要。造船方面主要由梧州、南宁两家骨干造船厂承担。在修船方面，梧州航区的船舶修理由梧州造船厂、梧州船舶修理厂共同负担，柳州航区的船舶修理由柳州船舶修理厂承担，南宁航区的船舶修理由南宁造船厂、南宁船舶修理厂共同负担。北海航区的船舶修理则由北海船舶修理厂承担。

上述7家船厂经过二三年的基建投资，发展较快，具备了一定的修造能力。但由于1960年以后国家经济处于调整时期，国家投资建设有所压缩，原计划兴建项目也随之改变，有些厂虽基建暂缓，但已初具雏形并转为简易投产，开始发挥效益。

在1958年至1966年的九年间，广西航运的直属船厂共新造船舶533艘，28546吨，18447马力。修造船产值达5346万元，占广西自治区水运工业产值的67%，成为广西建造钢质船舶的中坚力量，充分显示出新兴国营水运工业具有强劲的生命力。

1958年——1965年广西水运工业生产表

表 11-4-1

年度	总产值	船舶制造			直属企业总产值（万元）	直属企业造船产品产量				全员劳动生产率（元）	职工人数	水运企业个数
		艘	吨	钢		艘	吨	座	马力			
1958	315	89	5381	0	205.8	41	4075	—	570			40
1959	713	183	6984	1	592.7	112	4620	14	1825	2678	2662	45
1960	995	198	8232	1	818.0	126	6675	268	4147	2983	3335	45
1961	715	128	3349	1	553.7	49	2830	—	3160	2469	2895	53
1962	695	127	918	1	503.5	19	72	—	1160	2574	2700	55
1963	707	169	1710	4	493.8	18	183	124	1155	2729	2590	57
1964	993	158	1752	7	554.9	30	540	8	505	3163	3139	57
1965	1282	212	5037	31	683.1	41	2666	452	3405	3751	3417	59
合计	6415	1264	33363	46	4405.5	436	21661	866	15927			

广西全区水运工业各时期生产指标对照表　　表 11-4-2

指　　标	计算单位	国民经济恢复时期 1949～1952 年	一五计划时期 1953～1957 年	二五计划时期 1958～1962 年	三年经济调整时期 1963～1965 年
工业总产值	万元		319	3433	2982
其中：国营	万元		166.9	2673.7	1731.8
集体	万元		152.1	759.3	1250.2
主要产品产量（造船）	艘		63	725	539

三　船舶工业技术的进步

广西的造船工业起步较晚，生产技术落后。1956 年以前，全省水运系统仅有 3～5 名大专院校毕业的船舶工程技术人员。自 1957 年起，广西的造船工业开始有了转机，1957 年至 1958 年，广西新建和扩建的南宁、梧州两家造船厂和南宁、梧州、柳州、桂平、北海五家船舶修理厂为广西船舶工业上的第一次飞跃，从而扭转了广西造船依赖粤东的局面。

为了培养造船人材，广西交通厅除了积极争取由国家多分配来广西一些专业大学生外，从 1958 年开始派员到武汉水运工程学院和上海船舶设计院学习培训，为新兴的广西船舶工业培养出第一批技术骨干。

各船厂在建厂初期，都根据自身的技术状况和条件，结合本航区船舶实际，先对原有船舶进行技术改造，而后再对船型进行改良。1958 年，各船厂均集中改革旧船舵，将广西众多的人力推动单舵改为双舵和活动舵。梧州航区依靠船厂的力量，将 80 吨以上的 135 艘驳船进行了改装，这样，既可增加载货量，减少操舵人员，又能减轻船舶编队航行中的阻力和震动，实用效果较好。1959 年，各厂又从改良船型入手，改革了部分尖头、低舱、短孖舵甲板驳，进而又对船机改良，造修船工艺技术获得较大进步。

1959 年，广西开始试行组装第一艘钢质机动拖轮。1960～1962 年的三年中，每年各建 1 艘钢质船，为日后的批量制造钢质船打下了基础，积累了经验。区船舶专业设计队伍亦于 1960 年开

始组建“广西船舶设计组”。人员组成是从上海船舶设计院培训回归的9人和6名技术人员。从而为广西自行设计建造钢质船舶提供了技术保证和工艺保证。从1963年开始，广西造船业进入了以造钢质船和机动船全面替代木帆船的时期。1963年广西全区建造钢质船4艘，1964年为7艘，1965年达31艘，1966年骤增到88艘，是1963年的22倍。广西造船业已初具规模，为广西船舶工业的第二次飞跃。

事实雄辩地证明，广西当年造船工业的起步和飞跃凝聚有广西新一代造船工人的冲天干劲和第一代自己培养出来的船舶科技人员的智慧和才能。广西新兴造船工业正不断给我区航业提供了更多的营运船舶。1963年间，梧州航运分局就增拖轮900马力，铁驳12艘6000载重吨；1965年南宁航运分局亦新增270马力拖轮4艘，120吨铁驳17艘2040载重吨，进一步缓和了广西水运中船舶的供求矛盾，使新兴的水运工业发展赢得了速度，取得了较好的社会效益和经济效益。

1965年6月，交通部船舶设计院、广东省航运厅、广西航运管理局会同梧州、南宁、柳州三个航运分局，派出有关专家及工程技术人员，组成“珠江水系船舶型谱汇编广西地区调查工作组”，深入西江各航区对各干支流船舶船型进行调查并多次组织当地驾驶轮机员工座谈，最后定下珠江水系的船舶型谱有：广东船型22个，机型4个；广西船型17个，机型3个；两省(区)相同的船型7个，机型1个；综合后的船型共32个，机型9个。从而为广西水运向统一船机、统一船型系列化、标准化发展打下基础。

第五节　航道的整治与航标的设置

一　几条主要航道的整治与维护

“二五”计划期间和国民经济调整时期，广西几条主要航道经过进一步勘测疏浚整治，取得较好的效果。

1958～1962年，在南宁——百色航线（邕色航线），主要整治了金陵大滩。金陵大滩原航道水深仅0.8米，宽度8米，最小曲度半径100米左右，其航道弯曲，坡陡流急，致使船舶不得不分段通航，素有右江滩王之称。为了做到施工不影响通航，还须改辟左支新航槽。1959年冬，两项工程同时施工，在一个枯水期内完成，围堰炸礁12641立方米，挖卵石379立方米，从此根治了右江"滩王"金陵大滩，消灭了分段通航现象。

1965年，虽在国民经济调整时期，但邕色航线整治工程仍被列入国家重点工程项目，即对全线100多个滩险进行疏炸整治。1965年冬，共组织6000余人施工，至1967年春竣工后，航行周期大大缩短。

"二五"计划期间，在南宁——梧州航线（邕梧航线），对郁江、浔江的南风石、并滩、饭盖、香江沙、布袋、大王、古仙、全村沙、石良塘、龙凤湾等十处险滩进行整治疏浚，共计炸礁53512立方米，挖卵石74642.8立方米，扒砂卵石305998立方米，抛筑片石整治坝45741立方米。通过整治，使这一航线航行称便。

自1955年冬起至1972年止，在柳州——梧州航线（柳梧航线），还分别对柳江的33处滩险进行疏浚整治，其工程共扒砂（卵石）19.5万立方米，机挖卵石1.4万立方米，水下炸礁7.8万立方米，抛筑片石导流坝5.9万立方米，木桩编篱导流坝405米。

该段航道疏浚整治后，枯水期80～120吨级拖驳船队可直达柳州，中、洪水期可通航120～200吨级拖驳船队，150～200客位的客船自梧州至柳州可全线常年通航。

二　航标的设置和维护

"二五"时期是广西的航标设置工作进展较快的时期。到1961年底，从百色到梧州和融安到桂平的1600多公里的航道，普遍设立了各样灯标，使运输船舶能日夜安全通行。

沿海各港的灯标设置工作，基本上与内河同步进行，也取得了较大成绩。

在这一时期，梧州至界首13公里的航段新设了扶典航标站，而且基本上达到电器化改造的规范要求。

这一时期，南宁航道工程区内的变化较大：

1. 1962年，田东航标段迁往百色，改名百色航标段。同年，又撤销了六景航标段，改为六景航标站。至此，南宁航道工程区下属管理三个航道段，32个航标站，航标员209人，管理干部17人。

柳州航道工程区1958年，共设标志661座，其中发光标志230座。1962年3月，标志数量增加至1005座，其中发光标志676座。

1958年航运机构下放时，在柳州航道工程区内成立了长安、大苗山、大埔、柳州、石龙、来宾6个航道段，下设22个航标站，有机动船3艘，工作艇44艘。1959年，又按县界分为长安、融安、柳城、柳州、迁江、石龙、武宣、来宾8个航道段，29个航标站。1961年，航标段又重新组合，设大苗山、柳州、石龙三个航道段。据1962年统计，柳州航道工程区辖有航道段3个、站22个。

1958年9月，梧州航道工程区从南宁航道工程区分出（梧州航道工程区1957年3月合并归南宁航道工程区），于1959年初撤销原航道工程区建制，成立梧州航运局航道科。1960年夏，恢复成立梧州航道工程区。

1960年，梧州航道工程区航标科研制出75cm鼓形造镜煤油航标灯，取代了过去使用的三角灯、风灯等。这种灯具有防虫、防浪、防雨等性能，对提高航标灯的正常率起了较好的作用。

1962年，学习长江航道设标的经验，结合广西河段情况，采用有杆三角标，取得良好效果。而后，这一经验在全广西推广。

“一五”、“二五”时期和国民经济调整时期，在广西沿海地区的北海、合浦、龙门三地也设置了航标管理机构，从事航标工作者18人（其中工程技术人员4人），管理着北部湾干支流航道462公里，其中沿海航标设标里程236.5公里。

第六节 水运教育的起步和发展

一 广西第一所航运技工学校的诞生和撤并

广西航运技工学校创建于1959年。它是根据当时广西水上运输发展需要而建立的。当时，广西水上运输中国营运输业从珠江航运局管理时期开始得到较快的发展,购置的机动船舶日益增多、国营和集体运输企业已发展为广西水运的主体，因而，社会急需一批有文化、懂专业技术的船舶驾驶员、船舶轮机员。基于这种状况，广西交通厅决定创办广西第一所航运技工学校。航运技校初创时，开设船舶驾驶和船舶轮机两个专业，各招生150人，共计300人。校址先是借用当年贵县钢铁厂的场地，后于1960年5月迁移至南宁市郊亭子白沙路。建校之初，尚无教室和宿舍，师生员工就借宿在附近白沙村农民家中。春暖时，教室是借用南宁船厂的工棚，到了冬天，因旧工棚四周无法挡风御寒，只好转借附近白沙村小学教室,而且要等到小学生们下课后才能穿插使用。

因学校创办于“大跃进”年代，是先招生，后建校，结果在1961年10月时,学校教学楼和学生宿舍第一层还未建好,就碰到国家经济困难。地方政府无力继续维持办学，上级只好宣布新建的技工学校停办下马，学生提前结业分配。学校的教职工，一部分调到其他单位工作，另一部分与广西航运管理局航训班的教学人员合并，在技工学校原址成立区航运职工训练班。

区航运职工训练班是一个培训航运系统在职职工的技术教育中心。学员培训期为三个月至六个月。航训班共有教工18人，曾先后分期分批培训客船服务员142人，货运理货员40人，船上水手45人，驳船驾长35人，船舶驾驶和轮机员各120人，总计512人。这对该时期提高船员和理货业务素质，发展广西水运起到积极的推动作用。

二 广西第一所航运职业学校的建立

在国民经济全面恢复后的1964年7月，经自治区人民政府批准，在原区航运局航训班师资的基础上，建立中专性质的广西航运职业学校，直属区交通厅领导（后委托区航运局代管）。该校面向南宁、梧州、柳州三市，通过1964年全区统一中考招新生100人，开设船舶驾驶和船舶轮机两个专业，学制为四年，教学大纲和教材以及课程设置基本上按照中专的要求，不断的向教学正规化方向发展。当时，学校只有原航运技工学校遗留下来的一个大饭堂，被临时用作教室和学生宿舍，同时，在河边又盖了三间临时工棚当作教室。教职工宿舍则是些临时搭盖的平房，条件仍然很差，交通厅和航运局领导非常重视、支持办学，除投资修建教学楼和宿舍楼外，还逐渐调进一批大学毕业生充实了师资队伍。全体师生员工继续发扬自力更生、勤俭办学的方针，他们在完成教学任务的同时，经常参加建校劳动，加快了建校速度。到1965年春，学校教学楼和宿舍楼竣工交付使用，学校条件发生较大变化。1965年，航校面向全区招生，共录取新生150名，至1965年末，在校学生达250人。

航校首届毕业生（64届）（65届）分别于1968、1969年底毕业离校，为蓬勃发展的广西水运事业增添了新的活力。

第十二章 “文化大革命”时期的广西航运

第一节 “文化大革命”对广西航运的严重破坏

一 运输生产遭到严重破坏

1966年5月至1976年10月，史称“文化大革命”时期（简称“文革”时期）。“文化大革命”给中国带来空前的灾难，也使广西航业惨遭厄运。特别是“文革”头几年，它曾使广西的水上运输陷入近于瘫痪的困境，生产遭受严重破坏。

“文化大革命”开始后，梧州航运分局办公大楼被占为武斗据点，10多艘主力运输船舶被派性组织强征去作武斗的“运输舰”和“战舰”，大批护航枪枝弹药及民兵武器被当作武斗的武器。1967～1968年，船舶只能进行间歇性的运输，港口装卸作业基本上陷入停顿状态，客货运量急剧下降。以货运量为例：1966年为187.49万吨；1967年下降到133.73万吨；1968年急剧下降到95.74万吨。1967年，梧州港驳船在港停泊时间平均为5.76天/次，1968年则为8.94天/次，分别比“文化大革命”前的1965年（2.87天）延长2.89天和6.07天。仅此一项，损失即达600万元左右。在企业利润方面，承担广西水运约3/4货运量的梧州航运分局，1966年尚盈利175.28万元，1967年即亏损233.92万元，1968年亏损高达677.47万元，1969年亏损虽有压缩，但仍亏损296.67

万元。连续三年的大幅度亏损，使梧州航业元气大伤，运输生产处于低谷而濒于崩溃的边缘。

南宁航区是“文化大革命”的“重灾户”。1967 年 1 月，国营南宁航运分局生产指挥陷于瘫痪。同年 6 月，两派对峙，武斗越演越烈，终于停航。直至 1968 年 9 月，南宁航运分局“革命委员会”（简称“革委会”）成立后，才逐步恢复运输生产。停滞时间前后达一年多。这在广西航运史上是前所未有的。1966 年，南宁航运分局的货运量为 42.29 万吨，1967 年下降至 19.48 万吨。1967 和 1968 年，南宁航运分局连续两年出现亏损：1967 年亏损 99 万元，1968 年亏损 182 万元。

在林彪、“四人帮”极左路线的干扰和破坏下，柳州航运办事处的运输生产亦深受其害，船厂、港口停产、运输中断、客货运量急剧下降。1967 年货运量为 10.52 万吨，1968 年降至 2.66 万吨。

地处北部湾畔的北海港也被卷进“文化大革命”的狂潮中，一时之间，无政府主义思想泛滥，打砸抢成风，港口生产秩序处于混乱状态。1967 年，北海港务局只完成吞吐量 33.8 万吨。1968 年，是港口生产继续混乱的一年。原港务局党政机构全部瘫痪，新成立的“抓革命促生产领导小组”指挥不灵，生产继续下降。与“文化大革命”前的 1965 年相比，吞吐量下降 7%，利润下降 96.2%，全员劳动生产率下降 36.3%，装卸机械完好率下降 23.3%，船舶在港平均停时由 3.5 天延长至 6.4 天。

无政府主义思潮泛滥，局势动荡不安，企业管理机构瘫痪或处于松散状态，各项规章制度被斥之为“管、卡、压”，抓生产被斥为“唯生产力论”，广西航业运输生产已无任何秩序可言。而更令人痛心的是，派性武斗期间运输工具的大量烧毁与港口设施被破坏。

“文革”前的 1965 年，南宁航运分局拥有运输船舶 158 艘（1172 客位、12003 吨位、5921 马力）。1966 年，船舶略有增加：共有运输船舶 171 艘（1172 客位、14327 吨位、6074 马力）。1967

年6月至1968年8月，由于武斗恶性膨胀，并席卷全市，南宁航运分局被烧毁船舶166艘（1030客位、12715吨位、5438马力）。此外，南宁港北大作业区的码头、仓库、机械等也受到不同程度的破坏。上尧水陆联运作业区铁路失修、机械失去保养。连同停产所造成的亏损在内，南宁航运分局于武斗期间共损失金额达791.13万元。

1968年7月，柳州航运办事处新修出厂、价值20万元的“桂青号”客货轮（135马力150客位）在柳州河南华丰湾被“造反派击中烧毁。办事处的办公楼、驾东仓库、小南仓库均被炮火击中，损失物资价值44247元。

“文化大革命”对广西航运事业是一次历史性的倒退，是执行极“左”路线的必然结果。

二 闸坝碍航造成的恶果

“文化大革命”给广西航道同样带来巨大的灾难。“文革”期间，广西各地县在“农业为纲”的号召下，兴起了在航道上拦河闸坝、藉以发电、灌溉。

这些在支流上修建的永久性闸坝，一个共同的特点就是忽视了水运交通，其中尤以融江麻石电站、左江先锋水轮泵站、贺江上黄石等10座拦河坝、绣江交口电站、濛江东荣坝、八尺江大王滩水库、明江上金水利枢纽、武鸣江14座永久坝、南流江6座拦河坝和钦江青年电站阻航问题最为严重。

柳州——长安（柳长线）航线是广西的一条重要支流航线。沿江两岸工矿及土特产繁多，主要依靠柳长线解决出口运输。该线航道自融江的长安镇至柳州市，全长164.5公里，行驶于这条航线的木帆船载重一般为50～60吨左右。抗日战争期间，由于越南被日本侵略军占领，中国的出入口物资改道滇缅公路，柳长航线曾一度成为黄金水道。新中国成立以后，经过多次的疏炸整治，柳长线航道的通航条件得到较大的改善，日夜可通航80～120吨级轮驳船队和200客位客货轮。类似这样的支流航道条件，在广西

并不多见。可惜，20世纪70年代初，水电部门在融江上游的老堡口以下24公里处，筑起一座迳流式的麻石水电站，通航条件随即恶化，处于半瘫痪状态。该电站由于库容小，装机容量比河流的天然枯水流量大，在枯水季节只能间断发电，当电站关闸蓄水时，柳长航线随即断航。有时，船舶尚在航行途中，麻石电站却已关闸蓄水，造成融江水位急剧下降，船舶被困于滩险之中，进退维谷，严重影响船舶安全航行。70年代末期，柳长线轮驳船停航。

邕龙航线，自南宁至龙州，全长360公里，共有滩险154处。1966年，南宁地区水电部门在崇左上游约13公里的牛仔滩修建一座灌溉发电两用的"先锋水轮泵站"、拦河滚水坝的坝顶高程为91米（珠基，下同），水轮泵坝及船闸墙顶高程为93米，船闸门槛水深1.3米，闸室长71米，宽15.5米，闸门宽为7.9米，由于水轮泵输水管通过闸室，因此闸室实际有效宽度仅为12米。闸室上下游无引航墙及系船桩等设施，上下引道每年均淤积碎沙卵石，将闸门淤死。每年均须人工清淤，加上闸门的启闭又没有机械设备，只用人力推拉、劳动强度大、船舶过闸每次需要2.5～3小时，碍航严重。另外，由于该船闸在水中期为水淹建筑物，当水位上升至坝顶以上3米时（水位为94～96米）、闸坝形成跌水使船舶无法航行。每年出现这个水位的时间约在5～9月份，断航时间每年起码有两个月左右。在断航的日子里，左江的船舶运输被迫分段进行。

邕龙航线作为轮船是最早涉足的航线之一，在近代广西轮船运输历史上曾发挥过重要作用。由于闸坝碍航，以及1951年10月湘桂铁路南宁、凭祥段通车后，大批货物"弃水走陆"，该水路运输从此一蹶不振，处于衰微发展之中。

地处桂东南的贺江，碍航情况更为严重。贺江跨越广西、广东、湖南三省（区）7个县，全长351公里，1964年以前，全线畅通。中、洪期可通航10～30吨木帆船，枯水期通航2～15吨木帆船，西湾以下至省界长135公里，载重量30～40吨的船舶可直达西江干线。年货运量30万吨，在西江众多的支流中，贺江是一

条运输较为繁忙的河流。但从1964年起，尤其是“文革”以来，贺江修建了43座闸坝，其中，钟山至西湾段长28公里，原为通航航段，钟山县水电部门在段内修筑黄石、羊头、蒋家、城厢等4座无通航设施的拦河坝后，全段即断航。西湾至省界段长135公里，水电部门在此修建芳林、八步、厦岛、合面狮、信都、龙江6座拦河坝时，虽有过船设施，但因设计不完善，严重妨碍了航行。如龙江水轮泵坝，水轮泵安装在闸室内，抽水时不能通航，通航时不能抽水，抽水的单位经常以保证农田用水为理由，整天不开闸或每天限制开一次，船舶被迫停航于坝的上下游。合面狮水电站于1975年投产后，因无船闸，斜面升船机又迟迟不能运转，这段航道也被迫断航。

贺江全线断航后，原来由水运承担的货物只好弃水走陆，造成陆运紧张，工业品运不进，大批农副产品运不出，而且陆运运费比水运贵，增加了货主经济负担。特别是该地区的大部分矿产和农副产品，因陆运紧张，水运断绝，只能以运定产，严重影响了该地区的工农业生产建设。

闸坝碍航的另一个恶果是船民被迫离乡别井，自谋出路，生活处境十分艰难。以支流运输较为发达的梧州地区为例：梧州地区有支流21条，遍布全地区的7个县，原是广西水运最发达的一个地区。1956年至1970年，该地区的河流修建了永久性闸坝55座，临时性闸坝224座，致使这21条支流全部断航，通航里程由1628公里剧减至147公里。21条支流上以运输为主的5162名船民和650多艘民运船舶（18756载重吨、5024马力）被迫到广东谋生。贺江断航后，贺县近1/3的船舶转往广东惠阳一带，挤进东江的运输行业。这些外流船只每年回原籍领取粮油和修船物料，困难甚多，小部分船舶在闸坝之间作短途来往，维持运输生产，但由于收入微薄而陷入窘境。其中较为典型的是藤县大黎水运公司。1965年，大黎河因闸坝断航后，该公司的1037个船民，139艘船（5400载重吨）困处一隅，形同虚设。船民们只好用人力将船扛过大黎河上的29座闸坝，来到西江干流，由于船小，不适合干流运

输，1968年又转移到广东小北江。1976年，又因当地运力大增，再次转移到东江，三次易地运输，粮油供应也无法保障、尝尽了闸坝碍航的苦头。

交通运输是国民经济的动脉。闸坝碍航，无疑是一场人为的灾难，这个教训十分深刻。

第二节　“文化大革命”十年的运输生产

一　水运管理机构的多次变动

1965年8月，广东省湛江航运局将合浦、钦州、东兴三航运站及北海航务处移交广西航运局领导。同年9月，成立广西航运局北海分局。此时的北海港务局仍属交通部广州海运局直接领导，1970年10月19日正式下放给广西航运局。

1968年下半年，广西各航运分局相继成立“革命委员会”，这个由群众“三结合”的机制一直沿用至1979年。

1970年，区交通厅和二层机构区航运局全部撤销，成立广西壮族自治区交通邮政管理站，其下设各职能组分别对全区航政、航道、港口、船舶运输，水运工业实行统管。

1971年12月1日，恢复成立柳州航运分局建制，以加强桂中航运枢纽工作，同时撤销梧州航运分局柳州办事处。

1970年12月，广西区交通邮政管理站撤销，邮政业务划出，恢复广西区交通局。1970年3月15日为加强行业管理，成立广西区航运公司，负责管理全区航运、航道、航政、港口、船舶修造等业务。广西区航运公司属于政企合一的二层机构，归广西区交通局领导。广西区航运公司下属单位是梧州、南宁、柳州、北海四个航运分局和梧州、南宁、企沙船舶修造厂、北海港务局、广州办事处及梧州、南宁、柳林、北海、桂林航道工程区。

1973年3月，在区交通局内设立监理处，统一负责指导全区交通监理和水上航政业务。梧州、南宁、柳州、北海四个航运分

局内，分别设立航监科，负责各航区的水上航政业务管理和指导。

全区木帆船管理体制基本上维持“文化大革命”前的体系，并于1973年在广西区交通局内设立民运组，专门管理全区民间运输业务，自治区一级对民运工作有所加强。

二　曲折发展的运输生产

“文革”时期的头几年，广西水运生产遭受到不同程度的破坏：大量船舶被烧毁；港口生产停顿；拦河闸坝造成严重恶果；管理体制多次变动，管理人员素质大起大落，亏损企业增多；极“左”思潮泛滥，无休止的“斗、批、改”，伤害了一批职工，特别是知识分子，导致生产困难重重，经济上几乎到了崩溃边缘。

1968年底，全区大规模武斗结束。为了保证运输全面恢复生产，从1969年开始，国家连续8年投资，用于水运船舶的购置和建造，以弥补被烧毁的船舶运力，适应经济发展需要。

1976年底，广西国营航运拥有各类船舶689艘，99135吨，5566客位，50393马力。与“文革”前的1965年对比，艘数增长30.98%；吨位增长39.75%；客位增长76.08%；马力增长145%。这些新增船舶，充分注意到更新换代和技术进步，同时还充分注意到船舶的适航性和拖带能力等要求。

随着各级政府对水运工作领导的加强，水路运输秩序逐步走向正轨。到1976年底止，全区累计完成客运量2448万人次，旅客周转量158155万人公里；货运量7516万吨，货物周转量1454732万吨公里。扣除亏损后净额利润上缴3981万元。“四五”时期，广西工农业总产值平均每年增长速度为10.4%，水路货运量平均每年增长速度为9.4%，运力安排基本适应社会需求。

梧州航运分局经过1967～1969年连续3年的运输生产衰退之后，1970年货运量完成165万吨，基本恢复到1965年的生产水平。梧州水运在广西一向占有重要地位，1972年10月，自治区在南宁召开运输生产紧急会议后，各种合理的规章制度得以迅速恢复，管理工作日益健全。1973年，梧州航运分局抽调一批业务人

员深入到经济腹地的60多个货主单位，进行货源组织和经济运输路线的策划工作，共组织了11条运输线，其中水运9条（即梧州至黄埔、九江、容奇、太平、江门，三埠、小榄、六都、平乐）、水陆联运2条（即岭溪汽运至苍梧转水运再到贵县的磷矿运输和贵县水运至梧州再由汽运到八步的煤炭运输）。

这一时期的梧州航运，在船舶的更新换代方面所取得的成绩尤为显著。1972年3月，梧州航运分局完成了将木质蒸汽拖轮全部更新为钢质内燃机拖轮的任务。第一艘300客位的水泥船壳客轮、第一艘300客位的钢质客轮、第一艘200客位的钢质客轮，也于这一时期相继问世并投入营运。

"文革"初期，运力几乎丧失殆尽的南宁航运分局，运输生产也于1970年出现了转机。是年，货运量为40.76万吨，基本恢复到1965年的水平。1972年货运量达60.65万吨。从1973年至1975年，南宁航运分局的年货运量都保持在50万吨左右，1976年达58.88万吨，比"文革"前的1965年增长91.36%。至1976年，南宁航运分局所属船舶已达166艘、1690客位、15175吨、9189马力。南宁航运分局的盛衰，在"文革"这一特定的历史环境里，可以说是广西航运的晴雨表。

柳州航运办事处原隶属于梧州航运分局。1968年该办事处年客运量仅40500人，货运量2.66万吨。1969年以后，柳州航运办事处的运输生产冲出低谷。1971年12月1日，撤销柳州航运办事处，同时成立柳州航运分局。翌年，柳州航运分局所经营的运输船舶基本换为钢质船舶，原木质运输船舶业已淘汰完毕。

柳州航运分局的船舶以运输柳梧线和柳长线的建筑材料及支农物资为主。1976年，又开辟红水河新航线，派船队运输煤炭，扩大了运输经营范围。

1976年，柳州航运分局完成的客运量309199人，客运周转量93167065人公里。同年，柳州航运分局拥有各类运输船舶126艘，1422客位，9565载重吨，7802马力。作为一支独立的运输力量，柳州航运分局在西江水运中的地位日显重要。

北海航运分局，担负着沿海各航线的海运任务。钦州地区于1965年从广东省划归广西接管后，北海口岸的地位获得进一步加强，成为广西对外贸易的海上唯一通道。

在“文革”时期，由于北海航运分局的绝大多数职工、干部力排干扰，坚守岗位，使运输生产仍能平均每年递增26.8%，成为广西航运系统在“文革”期间，损失较少，运输生产发展较快的单位。这期间，北海航运分局曾担负援外运输，国家拨来专款，也是这个单位运输生产获得飞快发展的重要因素之一。

第三节　港口生产与建设

“文革”时期，港口生产的发展是缓慢的，各主要港口的吞吐量曾倒退到新中国成立初期的水平。港口压船压货的现象严重，船舶周转已成为生产突出问题，南宁、梧州等六个主要港口的装卸机械化程度仅达30%左右，大部分装卸力量是依靠社会劳动力来承担，生产安排难以控制。尤其在“文革”初期的1967～1969年，无政府主义泛滥成灾，生产跌入低谷，很多港口设施受到严重破坏。只是到了1970年，生产秩序逐渐得到改善，港口生产的吞吐量跟着回复到1965年的水平。相对来说，“文革”时期，特别是1969年以后，港口建设方面发展较快，一批重要的港口建设工程都是在这一时期建成投产的。

一　“文革”前期的港口生产

“文革”初期，广西各港口生产几乎濒于崩溃边缘，各主要港口的吞吐量倒退到新中国成立初期的水平。

梧州港是广西最大的内河港口，也是广西贸易货物的主要集散地之一。“文革”前夕，经过几年的调整，该港运输中转能力得到进一步加强，梧州口岸出口总值从1963年的819万美元增至1965年的1632万美元。但是，进入1967年，生产局面恶化，形势急转直下，一批船舶相继参与了武斗。在武斗期间，港口运输

生产基本陷于停顿。1967 年船舶停港时间平均每船 5.76 天，1968 年则达 8.94 天。港口吞吐量从 1965 年的 168 万吨下降到 1968 年的 76 万吨，还少于国民经济恢复时期的 1953 年的水平。

从 1966 年 5 月起，南宁港进入“文革”动乱时期。

1967 年 6 月后，因派性武斗，南宁港生产陷于瘫痪。北大作业区的码头、仓库、机械等均受到不同程度的破坏。上尧水陆联运作业区因受无政府主义的干扰，铁路失修，机械失去保养，生产不正常。民生码头水筏、客运站、候船室等港口设施因受到严重破坏而报废。直至 1968 年 9 月以后才开始恢复生产。港口停产时间长达一年之久。

从 1970 年起，南宁港的港口生产逐年回升，1976 年吞吐量达到 39.86 万吨。1976 年，船舶平均停港时间为 2.21 天，比 1966 年压缩了 0.46 天，加快了船舶运输周转。

北海港的港口生产秩序同样处于混乱状态。1967 年港口党政机构被部分群众组织夺权后，局势日趋严重，誓不两立的两大派组织发生了武斗，港口生产几乎陷于瘫痪。1968 年与 1965 年相比，吞吐量下降 70%，利润下降 96.2%，全员劳动生产率下降 36.3%，装卸机械完好率下降 23.3%，船舶在港平均停泊时间由 3.5 天延长到 6.4 天。

“文革”动乱的干扰与破坏，连地处偏远的百色、平果、龙门等小港也未能幸免。

1970 年，广西港口生产经过了 1967～1969 年连续三年的衰退后，开始逐渐恢复，港口吞吐量回升到 1965 年的水平，港口生产秩序日渐改善，局面重现起色。广大工人、干部身受动乱之苦，渴望安定团结形势出现，希望在和谐的社会环境条件下，正常地生活、工作。

1972 年 10 月，自治区召开运输生产紧急会议后，各港口在建立健全各种规章制度的同时，积极组织劳动竞赛活动，抢装抢卸，加快船舶周转，港口生产逐步回升，港口生产的发展，为城市工业生产和口岸对外贸易发展提供了良好条件，这期间，梧州市初

步形成了莲花山、河西、钱鉴、大塘、塘源等几个主要的工业区。除大塘外，其余各个工业区均设在河边。工厂的原材料、燃料及产品很大程度上依赖于港口码头装卸和船舶运输解决。港口的稳步发展也一定程度地推动城市工贸业的发展。1976 年，梧州市的工业总产值比 1965 年增长 2.1 倍，外贸出口总值由 1965 年的 1632 万美元增加到 1976 年的 7928 万美元。

这期间，港口装卸部门的工人和技术人员对装卸机械进行技术改造，并将其应用到港口生产中去，提高了装卸工效，使港口压船压货矛盾有所缓和。

二　港口码头工程建设

港口装卸是航运生产的重要环节。它与船舶运输紧密相连，港口吞吐量与船舶运输紧密相连，港口吞吐量与船舶运输量相消长。尤其现代化航运中，更体现这种关系。中国的港口建设，在新中国成立以后，一直处于落后状态。兼有河、海运输的广西航业，同样没有把港口建设搞上去。

1973 年 2 月，国务院总理周恩来作了“三年改变港口面貌”的批示，接着，中国沿海各省、市、自治区相继成立了建港领导小组或建港指挥部。1973 年 9 月，在北京举行了第一次全国港口建设工作会议，专门研究了港口建设问题。

1973 年 4 月，广西成立建港领导小组，由主管工业的自治区党委副书记覃应机任组长，全面负责建港领导工作。正是在这一形势下，广西港口建设进入了一个重要的发展时期。

1969 年以后，港口建设的重要工程有：防城港兴建工程；北海港西港口千吨级码头；梧州港大南作业区钢筋混凝土框架码头；南宁港北大作业区直立式码头；梧州莲花山机械码头；贵县港罗泊湾作业区扩建工程等。另外还有一批中小工程项目。这些项目建成并相继投产，为新时期广西航运发展发挥了重要作用。

1969 年 8 月 1 日，交通部决定兴建北海港西港口工程，此前，北海港仍然未能摆脱自然状态。原西港口码头前沿的水深只有－3

米，500 吨级小轮亦须候潮泊岸装卸。低潮时，船舶不能靠泊，码头装卸机械无法使用，只能靠人力肩挑进行作业。这种落后状况难以适应北海乃至广西的经济发展。北海市自 1965 年划归广西管辖后，北海口岸的贸易量大幅度增长，港口腹地大批原盐、水产品、化肥等物资销往区内及广东、贵州等地，年产 10 多万吨的钦州县锰矿，也须经北海港出口中转运往鞍山。随着经济的发展，北海地区对货物需求量亦迅速增加，而北海港又是广西最早开放的港口，与东南亚各国以及世界各地区有着广泛的贸易联系，所以搞好该港扩建，对于促进广西经济发展意义颇大。交通部对北海港西港口工程十分重视，抽调了 60 多名工程技术人员，共同对北海港的扩建问题进行研究，并通过实地勘测，为港口建设的可行性提供了可靠的科学根据。1971 年 8 月 1 日，西港口千吨级码头建成投产。该码头泊位长 192 米，前沿水深－3.8 米，可同时供两艘千吨级船舶靠泊进行装卸作业，昼夜通过能力由原来 800 吨扩大为 1900 吨。千吨级码头投产后，北海港港口吞吐量连续四年大幅度增长。

1967 年 12 月 22 日，自治区计委曾批准兴建梧州港大南作业区钢筋混凝土框架码头。梧州港是广西最大的内河港口，1965 年港口吞吐量占区直属港口总吞吐量的 66%，平均每天进出口装卸的各类大小船舶 400 多艘。但是港口装卸作业还处于分散落后状态，大多靠人力肩挑背负。所以，兴建一个比较正规的机械化码头很是必要。这项工程总建筑面积 11 万平方米，由自治区综合设计院设计，合浦建筑公司承建。因为当时武斗的影响，大南作业区码头于 1970 年才建成投产。该码头长 190 米，仓库面积 9720 平方米，容量 1.05 万吨，堆场面积 6379 平方米，容量 5493 吨。1976 年在堆场平台增设一座负荷能力 5 吨的门式起重吊机，形成了一个立体式的杂货装卸码头。码头投产后，年综合通过能力达 42.6 万吨，为梧州航运 1970 年以后的迅速恢复和发展，起到了重要作用。

除大南码头外，这期间梧州港还修建了 38 个码头，基本上都

能靠泊120～500吨级船舶。这样，船舶能分散靠泊装卸货物，大大地提高船舶的周转率。

贵县港是广西内河中仅次于梧州港的一大港口。1965年港口吞吐量已达56万吨。但港口通过能力还远远适应不了日益增长的货物流量的需要。港口机械化程度占30%，全港只有一条煤坑道皮带机，两条矿石皮带机，四条缆车作业线，整个装卸系统未能配套成龙，滇、黔两省经此中转往广东的煤炭、矿石等物资经常积压。1969年自治区批准分期投资扩建贵县港罗泊湾作业区。1971年，第一期工程建成投产后，港口吞吐量即达98.4万吨，1972年达到126万吨，比1965年增加了一倍多。

此外，这期间兴建的南宁港北大作业区直立式码头98米，3个120吨驳船泊位，同时还配套了一台五吨龙门吊机。货场面积也新增8000平方米，在一定程度上改变了南宁港口滞后的面貌。

“文革”期间，广西的港口生产，由于历史造成的影响，没有取得应有的发展，但在港口建设方面却有了显著的改观，这一批基础设施建成投产，为以后广西航运业发展打下了稳固的基础。

三　防城港建成并简易投产

防城港建设工程是广西乃至全国所关注的一大建设工程。它的初步建成和投产，使广西沿海这一鲜为人知的小海湾，一跃成为全国沿海对外贸易的港口。

防城港初期兴建的直接动因是援外的需要。中期工程扩建则是从繁荣经济方面着想。防城港港址确定在防城县防城河口渔沥岛西南端的仙人湾。这里海域隐蔽，有良好的天然海湾深槽，是一个隐蔽和避风的优良港湾，并且沿海腹地资源丰富，海域辽阔，交通方便，是通往东南亚各国的便捷通道。

1968年6月正式动工兴建防城港。经过一年多的艰苦努力，1970年初，顺利地完成了初建工程，共建成2000吨级浮动码头一座（长83米，水深－6.8米），500吨级小型货轮浮动码头两座（长127米，水深－3.5米），500吨级直壁式固定码头一座（长30

米，水深－3.5米），打捞救助船舶专用浮动码头一座（长40米），2000吨级卸油平台一座（水深－10米），铺砌水下输油管一组（长约500米），1350吨油库两座，码头仓库3座（共5000平方米），码头堆场面积3500平方米。同时修建公路61公里，疏通航道7.3海里，挖泥70多万立方米。

港口初步建成后，于1972年8月1日正式担负转运援外物资，至1973年4月止，历时9个多月，总计港口吞吐量为16.18万吨。

1973年2月，中央领导对港口建设问题作了“三年改变港口面貌”的重要指示，中国的港口建设进入新阶段。防城港建设正是在这种形势推动下，进入到扩建时期。1973年9月，广西壮族自治区党委和革委会向中央提出在防城港建设万吨级深水泊位的意见，得到了中央批准，防城港的扩建工程遂进入一个新的阶段。

建设万吨级深水泊位，是广西航运史上的一项空白，面临着重重困难。首先是缺少建造万吨级深水泊位所需的大型机械设备，其次是缺乏建港技术力量和海上施工经验。

在整个码头施工过程中，尽管遇到了设备、经验、技术、资金都极其缺乏的多种困难，但是，建港人员迎难而上，终于在1975年3月22日，建成了广西第一个万吨级深水码头泊位。从此，广西没有万吨级深水码头泊位的历史宣告结束。接着，于1975年3月底，又开始了第二个万吨级泊位的建设，在不到一年的时间里，于1976年初胜利建成。

在周恩来总理的关怀下，国务院于1974年8月批准，将广西防城港逐步扩建为对外开放的贸易港口。1975年2月，国家计委批准修建南宁至防城铁路并另外新建5个深水泊位。1975年8月，广西区建港领导小组提出了《防城港一区扩大初步方案》，并按此方案在1976年7月正式动工，为以后的整体建港工程奠定坚实基础。

第四节　水运工业的发展和航道整治

一　水运工业的发展

国民经济调整时期得以扶植和发展起来的广西水运工业，在“文革”动乱中，虽然遭受了严重的冲击，并出现了1967～1968年的生产大滑坡局面，但在总体上还是发展的。其原因之一，是由于当时全国在经济上实施“以战备为纲”的指导方针以及援外的需要。广西在这个时期创办了4个大中型船舶修造厂（其中：1个大型、3个中型），并对原有的部分船舶修造厂增加了投资，进行了设备的更新改造，使广西的船舶修造能力有了显著的变化。新创建的船厂虽然大多直属于中央部门领导，生产按中央指令性计划执行，但在实际的生产中是与当地互相联系、互相促进的。这在客观上推动了广西水运工业的发展。

“文革”期间，广西先后上马了5个水运工业企业。即区属企沙船厂、贵县港机厂和中央所属的西江造船厂、桂江造船厂、华南船舶机械厂。这些厂家大多是适应当时战备需要而创办的。其中，西江船厂是华南地区屈指可数的几个大型造船厂家之一，也是广西最大造船企业，隶属第六机械工业部（简称六机部）领导。该厂1965年开始筹建，1973年建成。自1968年以来，该厂先后建造了200艘50米以下20个品种的船舶。

桂江船厂是属六机部统管的中型企业。于1970年开工投产，机械设备及技术力量也相当雄厚。

企沙船厂（又称卫东船厂）是为适应当时的援外而创建的。其机器设备也比较先进，但援外任务结束后便无船可修，1972～1973年连续亏损，遂于1975年下马。值得一提的是北海航运修船厂，它也是借助于担负修理援外船只而迅速发展起来的。当时中央投资100多万元并调拨来一批设备对该厂进行扩建，从而使其一跃而成为北海港首屈一指的修造船厂。

贵县港机厂是自治区属的一间生产港口机械设备的专业厂家。它的创办对促进广西的港口生产发挥了重要作用。

二　航道的整治

“文化大革命”期间，广西的内河航道整治主要以零星疏炸为主，如邕梧航线的郁江、浔江河段的整治，柳梧航线的柳江河段整治、黔江的师姑滩整治、柳长航线的融江、柳江河段整治、红水河整治、南盘江整治等等，都属于治标不治本的权宜之计。其原因，除了“文革”初期的动乱外，还囿于国家投资的缺乏。唯一例外者是右江的全线整治工程，这是因为这一工程于“文革”前夕被列入中央战备工程项目，因而跨年度进入“文革”期间。

郁江、浔江航道是西江水系的主要航道。新中国成立后，对这段航道曾进行过三次整治：

第一次是1953年冬对航道及滩险情况的调查勘测，并在豹子头、溢滩、鸡嘴、三洲、三十里长滩、横柴、咳扣、蚂蝗沙、羊拦、簑衣、蚺蛇、狗尾画、镰钩沙、古仙、龙风湾、洗马等滩，设立了钢筋混凝土标志助航。

第二次是1956年冬至1961年夏郁江南宁至贵县段各滩险的疏炸。

第三次是从1961年起至1983年止。除南宁至西津段、西津至贵县段之外，主要是对贵县至梧州段各滩险进行零星疏炸。贵县至梧州段275公里，有滩险46处。1961年至1983年，对段内33个滩险进行了疏浚整治，炸礁14.96万立方米，挖卵石58.46万立方米，设二等航标助航，使贵县至桂平段在枯水期可通航100～120吨级轮驳船，中、洪水期可通航250吨级轮驳船。桂平至梧州段在枯水期可通航150～200吨级轮驳船，中、洪水期300吨级货、驳船和300客位的客船可全线日夜通航。

梧柳航线的整治从1955年起至1972年止，前后进行了17年。这段航线的航道整治进行得较为成功。该线柳江、黔江段共有滩险62处，其中柳江33处，黔江29处。经过17年的努力，共

整治滩险 44 处，炸礁 9.4 万立方米，扒沙挖卵石 21 万立方米，抛坝 5.9 万立方米并设置三等航标助航。经过整治，柳江航道和黔江航道在枯水期亦可通航 200 吨级船队，150～200 客位的客船从柳州至梧州可常年通航。

1965 年，右江全线整治工程被列入中央战备工程项目，并成立了右江航道整治工程指挥部，由南宁、梧州、柳州三个航道工程区和自治区航道工程大队等单位集中全区航道的主要施工力量，投入施工。经过 1965 年和 1966 年两个枯水期的奋战，对全线 100 多个滩险进行疏浚整治，共完成水下炸礁 14267 立方米，围堰炸礁 73960 立方米，围堰挖卵石 179739 立方米，机械挖卵石 456195 立方米，筑片石坝 85785 立方米。竣工后，右江航道发生了根本的变化，航道条件大为改善，以及附设的三等航标助航，使邕色航线基本保证日夜通航 1×4×120（拖轮×驳船×吨位）轮驳船队。1979 年，该线货运量已达 120 万吨，为广西水运事业的发展作出了应有的贡献。

红水河是珠江水系西江干流的主流，流经滇黔桂三省区。广西境内蔗香至三江口 617 公里，航道弯曲狭窄、暗礁林立，水流湍急，航行困难。红水河工程大队曾于 1955 年至 1959 年整治了主要碍航滩险。1970 年，国家大搞三线建设，一批厂矿纷纷迁移至或新建于红水河沿岸。为了运输的便捷、畅通，红水河航道仍需进行疏浚整治。是年春，自治区组织调查团赴红水河实地勘查，确定自鹅滩以下至三江口段长 168.2 公里的航道以疏炸的方式进行整治；鹅滩以上则以梯级渠化为主、疏炸滩险为辅。并决定鹅滩、百龙、湾滩等处为梯级枢纽地点。此计划除完成了鹅滩梯级及其以下的疏炸工程外，其余的百龙、湾滩工程皆因故停顿或夭折。即便如此，经过整治后的红水河航道，可常年通航 120～250 吨级的拖驳船队。

第十三章　新时期的广西航运

从 1976 年开始，中国进入新的历史时期。1978 年 12 月，中共十一届三中全会向全国人民正式提出：把工作着重点转移到社会主义现代化建设的轨道上来。在新的形势推动下，广西水运事业迎来了一个前所未有的繁荣兴盛时期。

这一时期，是国家对广西水运事业的基本建设投资额最多的时期。从 1977 年至 1989 年，国家投资总额相当于 1950 年至 1976 年国家投资总和的 228.26%。水运干线西江的全面开发工程于 1986 年 8 月铺开，第一期工程的骨干项目桂平航运梯级船闸，于 1989 年 2 月已竣工并进行了试通航。这一时期，桂林风景区的漓江航道，经过几年的全面整治，使桂林至阳朔 86 公里航道常年全线通航。此外，支流拦河闸坝的清除工作取得了很大成绩；大中型河海运输企业的运输船舶基本上实现了机动化，钢质化；水运工业初具规模。南宁、梧州造船厂的造船能力已达 2 万吨。这一时期的另一突出成绩是为了适应外向型经济发展需要，新建了 7 个万吨级以上深水泊位，改建、扩建了一批千吨级以上泊位，使港口建设走向现代化。

第一节　航运经济结构的深刻变革

一　企业下放与航业管理

1985 年前广西壮族自治区航运公司，系区交通厅领导的二层机构，属于管理港、航、厂的综合性企业，下辖梧州、柳州、南宁、北海 4 个航运分公司和北海港务局以及梧州、南宁两个船舶

修造厂，共7个独立核算单位。这些下属单位，实行条块结合的双重领导体制。但是，广西水运长期以来形成的这种条块分割、政企不分的旧体制，已不能适应十一届三中全会以后新形势的发展需要，因之必须彻底改革才能使广西水运以较快的速度发展。

1984年8月30日，自治区人民政府作出了关于搞活交通运输的9条规定，为广西水运企业进一步改革、开放、搞活，在法律上提供了保障。11月自治区六届人大常委会第十一次会议审议并通过了自治区交通厅提出的改革方案。这个改革方案包括以下内容：一、交通厅和各级交通部门要改革管理体制，下放直属企业，政企合一的单位，要逐步实行政企分开；企业的部分，下放给地、市、县。二、根据交通运输多层次、多形式、多渠道的特点，继续放宽政策，积极搞活运输；实行多家经营，鼓励各部门、各行业、各地区，国营、集体、个人以及各种运输工具一齐上；对国营、集体企业要进一步"松绑"放权，保证其拥有国家赋于企业的充分自主权。三、调动各方面积极性，广开资金渠道，加快交通建设步伐，在港口建设上，鼓励地方集资建设中小港口，鼓励货主自建专用码头，实行"谁建、谁用、谁受益"。四、改革劳动人事和分配制度。五、加强交通科学技术和智力开发工作。随后，一批原来由区交通厅领导的直属企业分批下放给所在地方管辖，企业的自主权也相应扩大。

1985年底自治区航运公司撤销，成立广西区航运管理局。原来所属航运分公司全部下放给分公司所在地的中心城市，由所在城市的交通局直接领导。1987年，区交通厅又对部分机构进行调整，将区航运管理局、区航道管理局和原区交通安全监督局（水上监督部分）合并成立广西区航务管理局（保留"区港航监督局"和"区船舶检验处"的牌子）。其主要职能是在交通厅直接领导下，负责对全区国营、集体、个体（联户）水上运输业和船舶修造业实行统一的行业管理和行政管理；负责对全区的水上交通安全监督管理，船舶检验以及航道的管理等工作。

企业下放后，实行全行业管理，经实践证明，起到了以下几

方面的积极作用：一、与地方的经济发展步伐相协调，使各中心城市在总体规划城市建设中，结合各自的实际来规划好港口建设，并给予直接扶持。如北海市港口建设万吨级泊位，市人民政府领导十分重视，专门拨款资助。南宁、梧州、柳州各市人民政府也积极为航运在困难中排忧解难，投资建造新船，给予优惠贷款。柳州市在建立对外开放口岸、开辟柳州至港澳的新航线中，市政府领导亲自指挥，在筹建中又拨给420万元造船解决困难。1987年，运力占全区60%的梧州航运公司，实现利润479.8万元，梧州市只收83.4万元。南宁航运公司实现利润96.1万元，南宁市不仅免掉了这个公司应上交的所得税，而且还给19万元补贴，扶持这个企业。二、航运企业下放后，实行全行业管理，得到各方重视，使水运市场秩序和各项法规走上了正轨。三、航道、港口、运输等方面得到统一规划。如一些支流小河的复航运输在过去的十多年中都无法解决，而改革后便逐步得以实施。

二　地方联运组织的建立

1980年以来，桂林、梧州、柳州、南宁、玉林、崇左等市、县相继建立了联运组织机构。1985年在运输市场激烈竞争中得到巩固和发展。柳州、桂林、梧州、南宁4市联运公司与全国20多个省、市、自治区建立了联运关系，与自治区内的422家物资部门签订了联运合同。这些联运机构积极开展代办铁路、公路、水路和航空托运业务，实行一次受托，分别起票，一次结算，接联送达，代办中转，全程负责的办法，1985年完成运量53.75万吨，比上年增长20.4%。

三　社会船舶与水运个体经济的发展

1985年，航运体制改革后，原航运公司所属的国营航运企业下放，集体水运企业则组织形式不变。此外各地、市增加了一个新生的专业运输组织形式——个体专业运输。从而初步形成了以国营、集体为主，个体为补充的水运新格局。

1986年，广西共有各类运输船舶10823艘，其中轮驳船占97.2%，而个体户运输轮驳船就有4723艘，载重吨位7.11万吨，占全自治区轮驳船载重总吨位的19.5%。1986年完成客运量53万人和旅客周转量875万人公里，平均运距15.6公里；完成货运量193万吨，货物周转量34788万吨公里，平均运距180公里，客货运量分别占交通系统的10.5%和24.9%。1987年完成货运量540万吨，货物周转量49400万吨公里；客运量873万人，旅客周转量6011万人公里。1988年完成货运量626万吨，货物周转量44649万吨公里；客运量1034万人，旅客周转量15773万人公里。1989年完成货运量470万吨，货物周转量60350万吨公里；客运量443万人，旅客周转量6323万人公里。

第二节　水上运输的新发展

一　整顿企业 发展生产 提高效益

在思想和理论上逐步摆脱了“左”的思想影响，实现“拨乱反正”的基础上，广西航运系统认真贯彻执行中共中央于1979年4月提出的，对国民经济进行“调整、改革、整顿、提高”的方针、开展了整顿企业和改革方面做了大量工作，促进了运输生产的发展。1989年底，全区共拥有各类船舶12960艘，533934吨，75192客位，拖轮功率44044千瓦。从业人数近10万人。与1950年比较，船舶艘数增长117.84%，吨位增长2.2倍，客位增长21倍，拖轮功率增长5.4倍。在各类船舶总计中，机动船与非机动船所占比重，1950年为0.77%和99.23%，1989年为74.14%和25.86%。

从1950年至1989年，经过40年的艰苦奋斗，广西水运客货运输获得较大发展，客货运输平均每年递增速度，货运量为9.4%，货物周转量为9.5%，客运量为11.1%，旅客周转量为9.4%。

从1978年至1989年的11年时间内，随着改革开放的深入发展，广西工农业总产值平均每年递增速度为12.7%。这期间，广西水运运输船舶艘数也增长91.83%，吨位增长119.84%，客位增长485.29%，拖轮功率增长24.25%；货运量增长20.65%，客运量增长134.99%。从水运运输发展速度与船舶增长的比例看，基本上是协调的。

1979年以后，广西水运部门狠抓工作着重点的转移，联系企业实际，贯彻调整、改革、整顿、提高的方针，深入开展增产节约运动。同时，开展了清产核资工作，并在南宁、梧州两个航运分公司进行扩大企业自主权的试点工作。通过给企业放权，增强了企业活力。1979年，在对越（南）自卫还击战中，较好地完成了支前任务，特别是圆满地完成了从贵县直达黄埔港的大批军运输送。

自1982年开始，又全面推行超定额计件工资等多种形式的经济责任制，这一做法清除分配上左的思想，防止右的倾向，砸烂“铁饭碗”，去掉平均主义，坚持按劳分配的原则。全面推行经济责任制，主要把企业和职工的责、权、利结合起来，把各种指标分解到基层，落实到部门、车间、班组和个人中去，实行纵横包干，层层负责。在稳定政策的前提下，不断完善定额、换算、单价等办法，是提高企业的经济效益，保持适当发展速度的有效措施。过去运输船舶中超时发航多，中途停泊多，无故夜泊多，停港候人多。实施经济责任制以后，出现了争取提前发船、争取航时，争取多要任务和争取开航的新气象。

1978年至1982年，国营水运企业生产一直保持直线上升，连年开创新水平。1979年至1982年四年共实现利润5255万元，成为广西航运史上的最好时期。

在推行经济责任制，运输生产取得好成绩的同时，运输船舶也在边更新，边淘汰。到1983年，国营水运企业船舶全部实现了钢质化，淘汰了油耗高、质差、效率低的驳船，改变了广西航运运输船舶老旧、适航性差的落后局面，对加快运输生产，提高经

济效益，产生极其深远的影响。

1984年在坚持改革，放宽搞活的政策推动下，国营、集体、个体一起上，彼此竞争激烈。为了赶上形势，水运国营企业进行了整顿，企业各项工作得到了进一步加强。全区7个国营运输企业先后在1985年8月以前通过验收。企业的各种管理规章制度也都是通过全面企业整顿健全、建立的，它有利于推行经济责任制和加强生产的组织指挥，促进了生产。

在放宽搞活的改革浪潮前进中，1984年～1985年国营航运企业运输生产完成得不够理想，碰到了一些困难。1984年的主要问题是，客货源严重不足，经营思想未能适应水运竞争形势需要和生产成本大幅度增加。

1985年国营航运企业运输生产略好于上年，客运量普遍增长，而货运量则有所下降，经济发展不平衡，一些企业利润有所下降，尤其货运生产任务和经济效益不够理想。究其原因，从客观上讲，主要是一季度雨多雾多。按梧州航运公司的统计，雨天有15天，全日不能航行的雾天有12天，严重影响港口装卸和船舶航行，造成产量大幅度下降。全区8月下旬至9月上旬，又受洪水和台风的影响，接连三次洪峰使南宁港口被淹，沿江铁路桥和公路桥封航，船舶停驶，港口不能作业。其中南宁航区停产达10天左右，梧贵线受影响约五六天，梧州以下有两天客货船全部停发。另外，由于柴油、材料价格的调高，以及其他费用标准的增加，也都直接影响企业效益。从主观上讲，则是安全工作抓得不够好。

1986年是广西水运管理实行政企分开，开展全行业管理的第一年。《广西水路运输管理暂行办法》、《广西贯彻交通部关于加强内河航运企业安全工作若干规定实施细则》等管理法规的正式颁发，对促进行业管理起到了良好的立法作用。

广西水运运力，集体所有制企业占53.5%。1986年，全区集体所有制企业客运量完成226万人，旅客周转量完成7106万人公里，比1985年增长19.6%和21.6%，客运量占交通系统水路客

运总量的44.7%。货运量完成358万吨，货物周转量完成11.1亿吨公里，分别比1985年下降2.7%和增长8.8%。集体水运企业的困难很多，它们经营资金缺少，油料供应不足生产所需的一半，而且船舶陈旧落后。通过狠抓船舶更新改造，试行租赁承包，改革内部分配制度，部分企业在困难中逐步恢复了生机。

1986年，广西个体户运输轮驳船4723艘、载重吨位7.11万吨，占全自治区轮驳船载重总吨位的19.5%。1986年完成客运量53万人，旅客周转量875万人公里。完成货运量193万吨，货物周转量34788万吨公里。客货运量分别占交通系统的10.5%和24.9%。

1987年，水运企业开始全面推行各种形式的承包经营责任制，取得了初步效果。如国营梧州航运公司推行两个层次承包经营责任制，实行“上缴利润递增包干，超收分成”的承包办法，承包时间从1987年起，一定三年不变。随后，又把公司的承包经营责任分解，落实到基层单位。1987年上半年增加收入482.8万元，柴油单耗降低8.6%，节油672吨。

集体所有制北流水运公司，1984年起亏损并欠造船贷款54万元。该公司从1987年二季度起，实行承包经营责任制后，当年扭亏。1987年上半年营运收入185万元，交纳税金比1986年同期增长35.9%，半年创利比上年全年多5倍。

为了充分利用水运，以促进广西经济的发展，1987年，自治区人民政府颁发《关于扶持水运企业的若干暂行规定》有关管理部门按规定对水运企业实行减税、免税等等一系列优惠扶助的措施，同时水运企业又全面推行承包经营责任制，企业的活力得到增强，迅速扭转了货运量三年连续下降的局面。1987年内河货运量达到698万吨，比上年增长5.1%，货物周转量26.91亿吨公里，比上年增长8.6%。

二　大力开展对外贸易运输

广西靠近香港、澳门，出口贸易以港澳市场为主。随着改革

开放的深入，“三来一补”（即来料加工，来料装配，来料定制，补偿贸易）的企业迅速发展，原有外贸运输船舶已远远不能适应外向型经济发展的要求，在地方政府的积极支持下，梧州、北海、南宁、柳州等城市和防城港区竞相发展港澳水路运输，增加外运能力。截至 1988 年，经营广西至港澳的水运企业由 1978 年的 2 家发展到 10 家，投入营运的船舶达 133 艘，5 万多载重吨。

梧州港历史上曾是广西及西南各省经济贸易物资的重要集散地，又是对外贸易的水上通道。中共十一届三中全会后，梧州口岸的外运获得进一步发展。1981 年，经梧州港中转运输出口香港的货运量达 40 多万吨，为了适应这一新形势，梧州航运总公司港澳货运公司（原为港澳船队）于 1983 年，改造、增加了 12 艘共 6000 吨位的船只，1984 年投入使用后，使货物不断地进出梧州口岸。1984 年装运进出口的物资达 71 万吨。1988 年 5 月，梧州市水运公司顺应外贸出口小批量货物日益增多的形势，成立了港澳船队，投入 3 艘机动船，专运小批量货物，当天装货当天开航。这样，梧州的外运从 1 个船队增加到 3 个船队，航行港澳的船舶从 1978 年的 38 艘增加到 1988 年的 91 艘。随着对外开放的不断发展，港澳同胞和海外华侨到广西旅游探亲与洽谈生意的也日益增多，据不完全统计，1978 年到梧州或过往梧州的港澳同胞和华侨有 1800 多人次，而 1981 年仅 9 个月就达 12500 人次。广西是中国三大侨乡之一，而梧州市及桂东南地区又是侨属和港澳同胞家属比较集中的地方，因此香港各界人士，特别是旅居港澳的广西同胞，纷纷要求恢复梧州至香港的水上直达客运航线。

1982 年 1 月 5 日国务院批准广西恢复梧州至香港（包括澳门）直达客运业务。

1982 年 6 月 11 日，梧州市港（澳）客运复航筹备工作领导小组成立，具体协调复航筹备工作。经过一段时间努力，1983 年 7 月 18 日，一艘由香港英辉造船厂建造的双体高速客轮——“漓江”号客轮首航香港剪彩仪式在梧州隆重举行。它宣告了梧州至香港客运在中断了 33 年之后正式复航。

梧州至香港直达客运航线与其它交通线路比较，具有经济、安全、方便、舒适、快捷等优点。1983年7月复航后，前来梧州及广西其他地区旅游、洽谈生意和签订贸易协定的港澳同胞、华侨和外国友人日益增多。1983年7月至1986年12月，“漓江”轮共运行了1043个航次，客运量达4.3万人次，这对广西的对外开放是一个有力的促进。1984年，梧州口岸出口货物总值达1.4亿多美元。1986年，来梧州从事经济、技术、文化交流的港澳同胞、海外华侨和外国友人达2202人。这一年，梧州口岸的对外贸易出口总值增到1.9亿多美元。

北海港也是广西对外开放的重要港口，位于祖国大陆南端，北部湾畔。它以北海市为依托，背靠大西南，与87个国家和地区的173个港口有贸易来往。1984年由北海铁瓷厂生产出口的铁瓷制品48.9万件，经北海港输往香港、澳门、加拿大、西德、荷兰、瑞典、挪威、西班牙、科威特、新加坡等10多个国家和地区。同时，北海爆竹厂出口爆竹17万箱，北海贝雕厂出口5万幅贝雕画，远销20多个国家。1984年北海港对外贸易运输总额为6087.6万美元，其中出口为3731万美元。

防城港自1983年10月1日正式对外开放以后，先后接卸来自日本、菲律宾、泰国、南朝鲜、古巴、苏联等20多个国家的船舶和中国远洋船舶，其中最大吨位船舶是菲律宾籍39000吨的“未来快车”轮（进港载货28000吨）。1985年，从防城港进出口的大宗货物有糖、粮、煤炭、金属矿石、钢材、水泥、化肥、木材等物资，年吞吐量39.37万吨。

为大力开展对外贸易运输，1987年建立了南宁港澳轮船公司。1987年10月21日，南宁至香港、澳门直达货物运输线正式运营。南宁至港澳航线的开辟，进一步改善了南宁口岸对外开放条件。出口物资可以从南宁口岸一票直达港澳，为大西南进出口物资开辟了又一条快速便捷的水上通道。

南宁港澳轮船公司从1987年8月开始试航营运起到同年12月底止，营运收入27万元，实现利润6万多元。1988年度，营运

收入 141 万元，其中运输外汇收入 75 万港元，实现利润 31 万元。

1989 年元月 20 日柳州至港澳航线开始对外营运，截止 1989 年 9 月共完成进出口货物 3667 吨，创汇 67741 港元。这是继梧州、南宁之后，广西又一个直达港澳的货物运输内河口岸。

三　香港桂江船务有限公司和广西海洋运输公司的成立

梧州航运分局和北海航运分局航行于港澳航线的船舶，在进出香港时，其报关、配载和装卸业务等手续，从 1955 年至 1965 年 10 月止，一直是利用香港同商船务公司办理的（当时由梧州分局派一干部到该公司工作），进出澳门的船舶运输业务，则由澳门南光公司代理。

1966 年至 1972 年，整顿驻港业务机构时，广西船舶到香港后的业务，改由交通部驻香港的招商局代理。

从 1973 年开始，广西船舶到香港的业务工作，转由广东省航运管理局设在香港的珠江船务公司代理。广西区派出的两名干部，也一并由珠江公司统一安排工作。

为了适应广西对外贸易的发展，加强外运船舶业务管理，很有必要在香港设立广西的船舶运输业务办事机构。1979 年 10 月 26 日，桂江船务有限公司在香港正式开业。

桂江船务有限公司的经营方针，主要是充分发挥西江水系的航运作用，减轻铁路运输压力，使广西的矿产品、传统土特产品及时外运，进一步发展对外贸易，扩大进出口业务。其任务是，承担供港和经港转口商品的货运，加工装配和补偿贸易的设备及原材料的运进，成品、产品的运出，货船到香港后组织装卸，并加强对随船职工的管理教育工作。

为了适应广西发展外向型经济的需要，1989 年 4 月 17 日，广西海洋运输公司正式成立。其经营范围主要是办理国内沿海货运业务和国际近洋货运业务；承运国家从北方调运广西的煤炭和粮食，以及北方间的协作煤炭；承运广西进出口近洋国家的物资，发展海洋运输业务。

这两家公司的成立，在广西航运发展史上具有深远的意义。它不仅拓宽了广西航运的业务范围，而且对广西经济朝着外型发展，起到了积极的促进作用。

第三节　在改革开放中搞活水运工业

一　水运工业的发展

到1984年，广西水运工业共拥有船厂44家，其中国营11家。大中型骨干企业5个：西江造船厂、桂江造船厂、华南船舶机械厂、梧州造船厂和南宁造船厂。前3个厂辖属广州船舶工业公司领导，后2个厂属广西交通厅直接领导。

在新的历史时期，广西造船工业正在稳定、持续的发展中前进。

在造船方法和工艺上，全区大部船厂普遍推广使用了分段造船工艺、管子放样工艺、单元组装造船工艺等造船方法，其中国营大厂还采用了分段无余量上船台等较先进的造船工艺和激光测量等技术手段，并从国外引进了高压水除锈设备和技术，积极推广使用先进的涂漆工艺和产品。这些新技术、新工艺和新设备的使用不但保证了造船质量，而且使造船工效和能力有大幅度的提高，为广西区船舶工业的发展打下了良好的基础。

在造船质量管理上，除普遍采用了工人自检、互检和专职检验相结合的方法外，还开展了全面质量管理（TQC），开展TQC小组活动。如梧州船厂造船一次焊接合格率达92％。建造外商船时，不仅充分保证了造船质量，而且履约率达100％。

在技术改造方面，广西的几个骨干船厂完成了对老旧设备及能耗较大的设备的更新改造。为了降低工人劳动强度，提高劳动生产率和增加造船能力，多方筹集资金改造和扩建了室内船台。

从1984年开始，全区的船舶工业就本着立足区内、面向全国、打进港澳市场、走向世界的总目标，本着以优质廉价的原则，向

国内、外承接了大量造船业务。同时，还积极发展对外贸易，接受来图、来料、来样加工和补偿贸易、合作生产、合资经营等多项业务。

二　水运工业竞争能力的提高

中共十一届三中全会制定的正确的路线，给造船工业带来了生机。广西从建立船舶工业至 1977 年止，共建造钢质船 700 多艘（8 万多吨）和水泥船 250 多艘（1 万多吨）。1978 年后成倍增长，1978 年至 1984 年共造钢质船 1600 艘（25.6 万吨）和水泥船 607 艘（2.85 万吨）。1980 年以后广西建造的船舶，出口到国际市场共 26 艘。桂江船厂在 1980 年首次同香港建中公司签订 950 吨舱口驳建造合同。1981 年以来料加工的形式为香港欧亚船厂建造了 2 座钻井平台支柱。1980 年～1984 年，共完成出口船舶 15 艘（8500 吨）。西江船厂于 1983 年出口了 1 艘 800 吨舱口驳。梧州船厂自 1980 年起，前后为香港招商局、香港嘉陵有限公司建造了 2 艘 800 吨趸船，2 艘 1400 吨集装箱货驳和 2 艘 1000 吨油轮。与此同时，梧州船厂还先后为大连、天津、青岛、秦皇岛、连云港、黄埔、湛江、海南岛等海港建造了 17 艘 1320 马力引水联检船。从 1982 年～1984 年 3 月，桂江船厂、西江船厂、华南船舶机械厂、梧州船厂和南宁船厂 5 个骨干企业，共完成船舶建造 366 艘（5.2 万吨）。

为了推动船舶技术进步，广西区航运学校、造就了一批中级造船技术人才。西江、桂江、梧州、南宁、华机等造船厂也培训了一批科技骨干，同时，还培养出一支技术熟练的工人队伍。桂江船厂有 248 名装焊工人获国家船检局考核认可，并有 50 名获得美国 ABS 船级社颁发的合格证，该厂还先后 10 多次派出工程技术人员和技术工人到孟加拉、斯里兰卡、埃及等国执行出口船舶复装服务。

在搞活经济的政策指导下，广西集体所有制船舶工业也得到了积极的发展。1984 年集体企业全年完成建造船舶 131 艘（8405

吨、840客位)，其中钢质船84艘(5827吨)。集体所有制企业随着经济体制的改革，多数船厂实行了独立核算，推行了经济承包责任制，经济效益有所好转。

第四节　港口生产与建设

一　内河主要港口的生产状况

广西港口生产的发展，同港口建设关系很大。1986年，全区有大小港口124个，其中内河港77个，沿海港口9个。

为了适应对外开放和贸易运输发展的需要，从70年代起，重点抓了沿海港口建设，其中，重点项目是新建防城港，改造北海港。“七五”期间，建成了防城和北海共9个万吨级泊位和连结防城港的南防铁路173公里，新增海港货物吞吐能力400多万吨，为广西和西南地区物资运输增加一条主要通道。

在内河港口建设方面，1980年对南宁港进行重点技术改造，新建直立式码头，更新装卸设备。1981年底，对贵县港进行了扩建工程。从而使整个内河港口的吞吐能力都有了提高，1981年吞吐量发展到807万吨，为1978年的129.7%。1987年国家计委和交通部又投资续建南宁港北大作业区直立式码头岸线108米，使之成为集装箱运输码头。同时，还新建了钦州市沙井港、梧州港河西码头、北海围洲码头及柳州港客运楼等。

新的历史时期，内河港口经过一定规模的建设和技术改造后，提高了港口通过能力。特别在港口管理上，采取经济手段管理港口后，使亏损的港口企业得到扭亏为盈，取得了较好的效益。1977～1983年梧州、贵县、柳州、南宁等主要内河港口完成货物吞吐量都能得到稳步发展。尤其在改革开放的推动下，港口生产不断提高。内河港口吞吐量1988年比1978年增长67.4%。

十一届三中全会以前，广西内河主要港口在企业管理方面虽然做了不少工作，但由于没有用经济手段管理企业，在物质利益

分配上，仍吃“大锅饭”，因而消耗超定额，设备利用率低，经济效益很不理想。在党的十一届三中全会精神鼓舞下，自治区航运公司认真贯彻全国工作着重点的转移和三年国民经济调整、改革、整顿、提高的方针。1978～1979年，首先在南宁、梧州、贵县和北海四大主要港口开始试行装卸工和装卸机械司机计件工资制度。1978年试行计件工资的一年中，四港的产量、工效、劳动生产率都有很大的增长，完成吞吐量454.75万吨，比1978年同期增长12.61%。操作量完成325.13万吨，比1978年同期增长40.63%。

试行计件工资制度后，由于装卸工效的提高，对运输船舶在港的装卸时间大大压缩，1979年四港船舶在港停泊时间平均为2.21天，比1978年同期减少0.51天。以南宁港为例，1979年压缩船舶在港停时，为航运提高运力24.0944万吨天，有效地保证了南宁航运分公司提前超额完成年度运输生产任务。

1979年，梧州、贵县、南宁、北海四港试行计件工资后，港口利润有较大增加。

北海港1979年实现利润的增长幅度较大，完成54.10万元，比1978年增加37.17万元。

南宁港在没有试行计件工资前是亏损单位，1978年1～9月仅港口装卸部分就亏损3.77万元。10～12月试行计件工资后，全港盈利6.03万元，扭亏为盈。

贵县港1978年没有试行计件工资的1～9月，平均每月完成利润仅有3.44万元，试行计件工资后的10～12月，平均每月完成利润6.26万元，增长81.98%。

梧州港1978年试行计件工资前的1～9月，平均每月利润仅有3.65万元，试行计件工资后的10～12月，平均每月利润5.10元，增长幅度39.73%。

分配政策的落实使工人的生产积极性大为提高，同时也提高了企业管理水平和装卸质量。随着梧州、贵县、南宁、北海四港装卸工的计件工资制的试行，货损率大幅度下降。梧州港1979年

为 0.35‰，比 1978 年降低 6.06%。贵县港 1979 年为 0.16‰，比 1978 年降低 54.29%，比部颁标准低 98.40%。南宁港 1978 年为 0。53‰，1979 年比 1978 年降低 69.19%，比部颁标准低 47%。北海港 1979 年为 0.28‰比 1978 年降低 58.2%，比部颁标准低 72%。

从以上四港装卸工人试行计件工资制度，取得较好的效果表明，这一做法的推行，是贯彻按劳分配、多劳多得原则的较好形式。它能把国家、企业、个人的利益结合起来，有效地调动了广大职工的积极性，促进生产、管理，提高工效，增加企业积累。特别是对压缩船舶在港停泊时间，加速船舶周转，确保运输生产任务的完成，都起到了较好的促进作用。

二　防城港七个万吨级泊位的建成与投产

防城港是广西一个新兴的港口。防城港三面丘陵环绕，东有企沙半岛，西为白龙半岛，南临北部湾，地形条件优越。

1973 年 4 月，广西区成立了建港领导小组后，又于 5 月底，成立了防城港建港指挥部。防城港建港指挥部成立后，便立即进行各项筹建工作。防城港的扩建列入“四五”期间后两年的国家港口建设计划，作为交通部港口建设的直属工程项目。建设防城港万吨级深水泊位工作随即展开。

建设万吨级深水泊位，是一项十分艰巨的任务，而防城港又是一个正在兴建中的港口，建港口时间不长，各方面的条件都比较差。全体建港人员发扬吃苦耐劳的精神，上下一致，团结奋斗，克服了各种困难。经过全体建港工人一年多的共同努力，终于在 1975 年 3 月 22 日，胜利地建成了广西区第一个双曲拱重力式万吨级深水泊位，从而结束了广西 1595 公里长的海岸线上没有万吨级深水泊位的历史。

1975 年 3 月底，在防城港第一个万吨级深水泊位胜利建成的同时，又开始了第二个万吨级泊位的建设。1976 年初，第二个万吨级深水泊位胜利建成。

防城港两个万吨级深入泊位的建成，为防城港在“五五”期间再建5个万吨级深水泊位打下了扎实的基础。

1975年4月，交通部在北京召开了全国第二次港口建设工作会议，会议传达了周恩来总理关于“港口建设要继续大干快上”的重要指示，号召全国沿海各港口集中全力，充分发动群众，调动一切有利因素，以最快的速度搞好港口建设，为发展我国的海运事业作出贡献。为响应周恩来总理的号召，把防城港尽快建设成为对外开放的贸易港口。1976年7月，防城港开始进行三至七号万吨级深水泊位的建设。整个工程的施工过程中，水泥方块预制工程由广西区交通局航道大队负责施工，基槽开挖工程由广州航道局负责施工，基槽抛石、夯平、码头方块安装及回填倒滤层工程则由交通部第四航务工程局负责施工。

施工前，建港指挥部会同各有关部门及施工单位研究了施工部署。遵照国家计委“努力降低工程造价”和区党委提出的“五年任务三年完成”的指示，指挥部制订出三至七号泊位（包括过渡段）的施工方案：充分利用已建成的一、二号泊位设施，先上码头水上主体工程，后上一般项目；先搞水下工程，后搞地面工程；先安排生产设施，后安排生活设施。

负责基槽开挖工程的广州航道局从广州调集一艘吸扬式挖泥船和一艘链斗式挖泥船投入开挖基槽工作。按设计要求，先用吸扬式挖泥船挖至－9.6米高程后，再用链斗式挖泥船挖至－12米。施工前，他们根据码头设计平面图，进行码头定位，测量岸线，铺设各种标志和工作点，并对原地进行全面核对。在施工过程中，采用先进的流水作业推进法，各工序之间相隔30至50米，既避免了互相干扰，又保证施工的安全进行。经过艰苦的努力，开挖基槽的工程按时完工。开挖基槽后，紧接着又投入航道港池的开挖疏浚工作。

负责基槽抛石、夯平、安装方块、回填倒滤层工程的交通部第四航务工程局，为了争取时间，提出了“小雨小风大干，大雨大风小干，无雨无风拼命干”的口号。在各兄弟单位的密切配合

下，每月均突破了基槽抛石夯实 300 米，粗平 300 米，细平 300 米，安装方块 300 块的“四项三百”的指标。经过共同努力，结果粗平提前 12 天、细平提前 19 天，方块安装提前 11 天，完成了任务。这一工程基槽抛石 1.95 多万立方米，安装方块 1264 块。

负责水泥方块预制件任务的广西区交通局航道工程大队于 1976 年 11 月进入现场施工。大队党委组织广大职工开展了社会主义劳动竞赛，工效不断提高。由于全队职工奋发努力，生产指标一破再破，终于在 1977 年 12 月 14 日凌晨，提前 17 天超额完成了任务，为三至七号万吨级泊位的提前完工创造了条件。

防城港三至七号泊位从 1976 年 7 月开工后，全体施工人员共同努力，发扬艰苦奋斗的作风，团结协作，于 1978 年 5 月全面竣工，时间仅用 1 年零 9 个月。

1986 年 12 月 14 日，交通部在防城港召开了三至七号万吨级深水泊位全面竣工交付使用的验收会议。在验收 83 个工程项目中，有 51 个工程项目达到优良，32 个达到合格。会议认为：防城港建设选址正确，布局合理，完全符合现代化海港建设的要求，可以交付使用。

1983 年 7 月 13 日，国务院批准将防城港作为对外国籍船开放的口岸。同年 10 月 1 日，防城港举行开港典礼，宣布部分泊位即一、二号万吨级泊位作为综合性码头先行投入生产。防城港自正式开港以来，已先后接卸来自 20 多个国家的船舶和中国远洋船舶 398 艘次。1985 年从防城港进出口的大宗货物有糖、粮、煤炭、金属矿石、钢材、水泥、化肥、木材等物资，年吞吐量 39.37 万吨。至 1986 年底，7 个万吨深水泊位全面建成投产。1987 年防城港完成货物吞吐量 84.8 万吨，比 1986 年增长 1.6 倍。1988 年防城港完成货物吞吐量高达 125 万吨，其中外贸吞吐量 102 万吨，占 81.6%。

三　北海港万吨级泊位投入生产

北海地处祖国南疆，是中国 14 个沿海开放港口城市之一，也

是广西对外交通的重要门户。

十一届三中全会以后，随着北海当地经济的发展，港口对外贸易发展较快，平均年递增11%。1985年北海港出口的各种工业农副产品的收购额达10970多万元。北海市出口的商品有风机、电机、机床附件、贝雕画、烟花爆竹、电筒、铁瓷、竹木制品、高猛酸钾、淀粉、瓦楞纸、纺织品、水貂品和海珍品、活海鲜等59个品种。

但是，由于港口设备较差，与形势发展和经济开发建设的要求相比，港口通过能力远远不能相适应，为此，扩建北海港，建设新港区，以增加港口通过能力，成为当务之急。1984年4月，北海港局为适应城市开放，把新港建设问题列入了议事日程。7月，委托中国航海学会水运技术经济专业委员会和交通部水规院对石步岭港区扩建深水泊位进行可行性研究。

1985年1月19日，交通部和广西壮族自治区人民政府领导一起巡视了北海港新老港区，并于北海饭店召开特别会议，听取了有关建港工作的汇报。会议最后决定，在北海市区西端的石步岭港区建造两个万吨级深水泊位。

根据交通部水运规划设计院等8个单位对石步岭新港区进行地质勘察、波浪要素分析、防浪模型试验、泥沙回淤问题的研究，认为此处有一条天然深槽，是优良的航道及锚地，并且陆域宽阔，地势平坦，地质条件好，平面布置完全能满足铁路的引进，且离老港区仅2公里，管理方便。同时，此处回淤很少，风浪小，又有城市依托，供水供电均有保证，涉外机构齐全。在此处扩建深水码头，具有投资少，见效快的特点。

1985年1月29日，交通部和广西区政府共同批准在新港区石步岭沿岸修建两个万吨级泊位。配套工程有港池、航道、通讯导航、供电照明、给排水、港区道路、生产和生产辅助建筑等工程。具体施工，由交通部水运规划设计院总承包第一期工程。

1985年5月7日，经过紧张筹备后，第一期工程正式开始全面动工，两个万吨级码头的主体工程分为水下抛石基础，码头主

体沉箱和胸墙上部结构三部分。整个码头前沿线由59个大型预制沉箱顺岸排列而成。每个沉箱高11.5米，宽7.5米，长11.7米，重量480吨。设计人员考虑到北海市经济发展对港口建设的迫切需要，打破常规，不采用传统的就地浇制实心方块的做法，大胆采用了新的施工工艺。12月19日，第一口沉箱在新港准确地吊入预定位置顺利安装。这一新技术、新工艺的实施取得成功，有效地加快了工程的进展。

新建两个万吨级深水泊位，码头全长340米，总投资3100万元，1986年7月顺利建成投产。

1987年北海港完成货物吞吐量73.7万吨，比1986年增长4.2%。

四　贵县港罗泊湾作业区的扩建

广西贵县（1989年改名贵港市）港罗泊湾作业区始建于1958年，是广西的内河水铁联运的最大港口，水路可上航南宁、百色，下航梧州、广州、香港，公路可通玉林、湛江、广州、南宁。

贵县港担负着玉林、梧州地、市物资的集散和云南、贵州、四川、湖南等地调给两广及外贸出口等物资中转运输的繁重任务。至1979年，贵县港吞吐量达114.5万吨、主要货种有煤炭、磷矿、硫铁矿等散货和水泥、钢材、粮食、百货等杂货。但由于多年来对港口未进行过有系统的改造，尤其是港区铁路弯曲、斜插整个港区，把港口原有3.6万平方米库场分割成几块不规则的场地，这样既不适于进行装卸机械的配套，又不利于货物堆存。

为了进一步提高港口的通过能力，适应四化建设的需要，从1981年下半年起，开始对老港区进行技术改造，重点是对原有的港区铁路进行彻底改造。即拆除原有弯曲斜插整个港区的铁路，铺设平行码头岸线的5股新铁路装卸线，总长4.2公里；增设铁路港前站（铁路工业站）调车线4股，每股有效长度750米，货场新增3台5吨散货装卸桥，使散货主要堆场全部复盖。同时，对装卸机械实行合理配套。经过改造，港区货场及仓库面积都分别

达到6.5万平方米及1.667万平方米，比改建前分别增加181%和285%。贵县港改建后，火车卸车货位由原来的73个增加到120个。港区供电经过技术改造，将整个场区的照明、动力供电由架空明线改为地下电缆，为装卸机械化作业扫清了障碍。另外，还有建成了5条港区主干道，畅通了作业交通，改变了原有货场混乱状态。1981～1984年，港口年通过量由原来的124.84万吨增至152.58万吨。1986年改建竣工后，装卸成本大大降低，船舶停港时间压缩了一半，经济效益及社会效益显著。

第五节 航道整治与西江工程

一 航道的管理与整治

1980年夏，区航运管理局划出航道科，成立广西航道管理处，隶属区交通局，专管航道业务，1984年5月航道处改为航道局。1987年底至1988年元月，航道管理局又与区航运管理局合并，成立广西航务管理局，把航运和航道业务一起统管起来。

在新的历史发展时期，广西航道的整治工作，取得了显著的成绩。如南宁至百色航线，自1977年至1983年间，曾对多处滩险进行整治，总计机械炸礁18043.3立方米，挖卵石469934立方米，扒卵石29324.2立方米，抛筑片石整治坝41602立方米。

南宁至梧州航线，自1977年至1983年的7年中，对郁江下段（贵县至桂平）之小王、大王、矶困、浪滩、下三门、布袋、滗滩和浔江之盐蛇、将军、铁炉角、姑翁、走马、藤头、托洲等滩进行了零星炸礁、抛筑片石整治坝和挖泥等项工作，共计炸礁石17010.6立方米，抛筑片石整治坝54818.5立方米，挖卵石349170.6立方米，机扒沙16017立方米。经过疏浚整治，航行条件有所改善，使这条航线除西津以上137公里和梧州以下224公里已具备通航1000吨级船舶外，其余各段都能常年通航120～150吨级船舶。西江航运干线（南宁——广州）已经国家批准为

1000 吨级航道。第一期工程西江航道桂平枢纽，1986 年动工兴建。桂平枢纽工程位于黔郁两江汇合口的郁江干流上游 4 公里处。它与上游拟建的贵县梯级，以及已建成的西津水电站逐级连接，使郁江自南宁以下全段可达到通航千吨级驳船的三级航道标准。

与此同时，小河支流复航建设工程也全面铺开。1977～1988 年国家先后拨款建造了湘江小船闸，并对贺江、南流江船闸进行了改建。此外，明江、左江的复航工程以及桂林漓江航道整治等工程也在这一期间动工。

左江，是郁江上游的两大支流之一，全程 301.1 公里，历史上曾经是桂西南的一条重要水上通道。20 世纪 60 年代全线断航。为了左江复航，发展桂西南水运，由交通部投资、南宁地区行署拨款并在自治区交通厅航道管理处的大力帮助下，进行了疏浚整治。这是广西第一条复航整治的航道。

左江复航整治工程包括：新建上金坝船闸，修复先锋船闸，重点整治 15 处险滩，工程于 1986 年 10 月动工，1987 年底，先锋船闸修复工程已竣工验收。

桂林漓江旅游通航整治工程含青狮潭补水工程和桂林至阳朔航道整治两部分，共投资 3097 万元。这项工程为国家旅游局投资，是广西壮族自治区重点工程之一。漓江航道整治工程于 1986 年冬试验性施工，1987 年冬正式施工，经过两个枯水期，航道整治工作已基本完成。

航标设置工作在这一时期，仍以维持工作为主。据 1984 年 4 月统计，全区设标里程 2039 公里，其中灯标里程 1310 公里。设有各种标志 3146 座。有维护机构：航标（道）段 11 个，航标站 95 个，段站航标机动船 121 艘。

二　大规模整治西江工程拉开帷幕

西江是珠江水系的最大干流之一，其上游与广西境内的众多江河相连，流域面积占广西总面积 80％以上，通航河段遍及 64 个市县。西江水运干线，自南宁至广州长 854 公里，是横贯两广的

水上大动脉。西江的年输沙量仅为长江的1/7，黄河的1/20，河床稳定，比降平缓，具有发展水运的良好条件。开发西江航运对沟通云南、贵州、广东、广西四省区的经济，开展对外经济协作，具有十分重要的意义。

西江水运干线沿岸，是广西粮食和经济作物的主要产区，工业生产也比较发达。西江腹地广阔，矿藏、森林资源丰富，有煤炭、铝土、锰、石灰石、重晶石、白泥、花岗石、木材等。贵州的煤炭、云南的磷矿大部分是经铁路运至贵县，再经西江转运桂东南和广东。广西1987年开始筹建的大型平果铝厂和计划建设的大藤峡水电站、南宁炼油厂等，均在西江沿岸。西江水运将为这些厂矿的建设及原材料、产品的运输提供廉价的运力。

由于西江航运干线除南宁至西津和梧州以下具备通航1000吨级船舶外，中段即西津以下至梧州只能通航120～150吨级船舶。为了开发西江水运，必须建设贵县、桂平两个航运梯级与西津水电站形成三级渠化河道。同时，对桂平至梧州段航道进行疏浚整治，使南宁至梧州达到通航千吨级船舶的三级航道，这样，船舶经梧州便可直达广州、香港、澳门等地。

国务院对开发西江十分重视，1981年批准把西江航道整治列为国家"七五"重点建设项目，计划通过两期工程把西江航运干线渠化成为优良的库区航道，使之常年可通航千吨级的轮驳船队。

桂平航运枢纽是整治西江的"龙头工程"，是新中国成立以来广西建设规模最大、投资最多的交通建设工程，也是广西第一个被列入国家重点项目的交通建设工程。这个航运枢纽工程包括建设399.7米的大坝，大坝有效宽度23米，长190米的闸室，2公里长的上下引航道，总装机容量4.65万千瓦的水电站，还有与之相配套的公路、桥梁等。

桂平航运枢纽在广西西江航运建设工程管理局、葛洲坝工程局和交通部第四航务工程局等单位的紧张筹备下，于1986年8月13日正式开工。大规模整治西江工程拉开帷幕。

在国家计委、交通部和广西壮族自治区政府的领导和支持下，

工程组织者和建设者坚持改革，坚持科学管理，连续战胜了施工过程中遇到的各种困难，同心协力，团结合作，终于在1988年12月24日，按计划工期顺利完成了截流任务，为枢纽船闸提前通航创造了有利条件。

桂平航运枢纽工程是中国目前最大的内河渠化工程之一，这项工程全部完工投入使用后，可使广西桂平至贵县的航道水位提高至11米多，年货运通过量从300万吨提高到1000万吨，相当于目前三条京广铁路南段的年通过能力，而投资仅为该段铁路的1/5。

第六节 航政管理

在新的历史时期，航政管理工作也得到进一步加强。

1979年2月，全区各航政部门从各航运分局划出，成为独立的交通安全管理机构，统一由区交通厅领导。1984年广西区交通安全监督局成立。区交通厅有关安全监督管理工作划归交通安全监督局管理，下辖南宁、梧州、柳州、北海、桂林5个航政所。1987年将广西航运、航道两个管理局和水上安全监督合并，成立广西航务管理局（保留广西港航监督局和广西船舶检验处两个牌子）。

1980年以后，广西港航监督开始应用电子计算机处理各项业务。如梧州、南宁航政所分别应用电子计算机对船舶设计资料进行审核。同时，港航监督部门还增加超声波探伤仪、超声波探测原仪、求积仪、测爆仪、示功仪等先进仪器设备。

为了加强对航政人员的教育培训工作，1979年2～9月航政部门在南宁西乡塘首次举办较系统的港航监督及船舶检验业务短训班，学员达50人，学习期为3个月。1980年秋，广西航运学校首次设船舶检验专业，并在全区统一招生40多名学员，为全区验船部门培养了一批具有中等专业水平的技术力量。

1977～1983年航政人员参加交通部、自治区举办的培训班共5期，参加人员共93人，占职工人数30.7%，提高了航政管理人

员的技术业务水平。

1986年水上交通安全有所好转。1987年安全状况又有明显好转，海事次数、重大及大事故、死亡人数和直接经济损失，分别比1986年下降17.49%、4.11%、12.5%和35.86%。

1987年，航政部门特别注意全面整顿乡镇船舶的工作。从检查无证、无照、无保险和超载等违章行为入手，对广西乡镇船舶进行了全面整顿。整顿中，共检查各类乡镇船舶2361艘，合格发证1782艘。1987年1月起，港监部门在船舶过往最密集的梧州下关设立监督签证站，昼夜监督检查往来船舶。此外，港监部门还着重抓好预防、抗雷雨大风和通讯网络工作，并健全了自治区、地、站、船四级防抗机构和无线电通讯网。在企业、港站、船舶中有80%应用了高频电话（对讲机）。自治区防抗指挥中心和6个地区分中心及19个基层指挥小组也在这一期间设立。交通厅与气象局还签订了气象有偿服务合同，对内河主要航段，24小时提供6级以上大风及雷暴雨等天气预报。

第七节　通讯手段的改善与教育事业的发展

一　落实知识分子政策

1984年，自治区航运公司有职工20849人，其中，大中专毕业生1298人（大专416人，中专882人）。

十一届三中全会后，拨乱反正，正本清源，平反了冤假错案，落实了党的知识分子政策，做到对知识分子在政治上关心，工作上信任，大胆提拔使用，生活上照顾备至、充分调动知识分子的积极性，为发展航运事业作出贡献。

在落实知识分子政策中，对知识分子在政治上关心，主要是注意在知识分子中发展党员。为了做好这一工作，制订出具体发展措施和计划，并把任务落实到基层党组织。各级党组织对知识分子的关心和培养入党问题，提到议事日程上来。至1984年止，

就先后吸收发展 65 名知识分子加入到党的组织中来。知识分子党员人数占知识分子总人数 20.02%。

在落实知识分子政策中，对知识分子做到在工作上信任，大胆提拔使用，1984 年止，提拔到公司及所属县级单位和公司科室领导工作岗位的大中专毕业生就有 24 人。他们在提任领导后，都能以身作则，深入群众，深入生产第一线，搞调查研究，善于分析，善于管理，制定计划和工作措施，率领职工搞生产建设，深受群众好评。

为了适应四化建设的需要，至 1984 年止，先后选送 265 名知识分子分别到武汉水运工程学院、华中工学院、华南工学院、广西交通学校、广西航运学校和干部培训班进修学习（其中进修一年以上有 193 人；他们中原工农兵学员 60 人），通过进修学习，使他们的科学文化和业务理论知识得到了提高和加强。

在落实知识分子政策中，对知识分子在生活上的关心，主要是注意解决知识分子中的一些急需解决的实际问题，如住房问题有所改善。在这几年中，国家投资和企业自筹资金建房虽然不多，但各单位在分配住房时都注意优先解决知识分子住房问题，到 1984 年止，共调整了知识分子住房 397 人，经过住房调整的航运公司机关、北海港务局、北海、南宁、梧州、柳州航运分公司，南宁、梧州船厂等单位具有中级职称的技术干部基本都住进了二房一厅以上的房子。同时，知识分子夫妻两地分居问题也获得了部分解决。

二　通信导航设施的改善

20 世纪 50 年代中期，广西内河航运曾属交通部珠江航运管理局统一管理。珠江局为适应运输生产发展的需要，相继在南宁、梧州、柳州航运分局和贵县、桂平港务所建立输出功率为 400 瓦的短波航务江岸电台，并在梧州、南宁、柳州三个航运分局所属的部分客（货）轮、拖轮上设置船舶电台，为港航之间生产业务联系，调度指挥、船舶航行安全提供了可靠信息。后因十年浩劫等原因，除梧州江岸电台和船舶电台保留外，其余电台均停止工

作。1980年底，经自治区无线电管理委员会批准，南宁、贵县重新建立航务江岸电台。

梧州航运分公司江岸电台，主要联络对象为梧州航区所属船舶电台。

梧州航区有船舶电台33座，其中：货轮5座，拖轮11座，客轮13座，工务船4座，联络对象主要是梧州和广东省航运厅江岸电台。航行港澳线船台不直接与香港海岸电台联络，发往这两处的电报均由广东省航运厅江岸电台转给广西驻广州航运办事处。

为适应航运生产发展的需要，加速船舶周转，改善调度指挥，梧州航区从1980年底起，相继在梧州、藤县、蒙江、武林、平南、桂平、贵县等七个港口和梧州以下的广东肇庆、九江、驻广州航运办事处以及桂拖501等部分拖轮安装了甚高频话台，初步实现了以梧州为中心的部分船舶和梧贵线沿江主要县站岸岸间，船岸间、船船间甚高频话路组网，为运输生产业务联系提供了有效的通讯手段，加速船舶周转，密切岸船联系，促进运输生产的效益。

南宁航区自1982年5月起，根据本航区地处西江上游，沿江为高山丘陵的情况，先后在南宁、平果、田东、田阳、公篓、百色等11个港口建立无线电话台。不久，又在"飞跃350"等8艘客轮以及伶俐、长塘、六景、南乡、横县等5个港站分批建立无线电话台。形成南宁航区港港之间，客船与岸之间使用无线电话联系。目前，南宁——百色右江航线除平果——田东88公里两点不通外，基本上实现了港港之间使用无线电话进行运输生产业务联系。

过去，珠江水系广西段西江等7条干流各港航单位之间运输生产业务联系，全靠邮电部门长途电话沟通，没有有线专线电路，梧州、南宁、柳州、贵县、来宾等主要港口也没有专用有线通信枢纽，全部使用邮电部门的用户电话进行航港之间业务联系，工作很不方便。1981年9月5日，区交通厅在南宁建立了全区交通生产指挥调度中心，下设8个地区分中心，租用邮电部门各一条载波话路进行指挥调度。但因使用单位多，仅只一条载波话路，因

而有时很难拨通，不能满足航运运输生产业务联系的需要。

随着西江开发整治和红水河综合利用，航运运输生产日益繁重，为了改善通信落后状态，交通厅在主要港口、干流，分期分批建立了短波电台和甚高频无线话台以及地区有线通信枢纽，并在梧州——百色1033公里的西江干流铺设了对称电缆，设置了专用有线电路，为航运运输生产提供了可靠通讯手段。

三　广西航运学校的复办

1977年以后，广西水运教育事业重现了生机。区交通局党组根据区党委恢复开办广西航运中专学校（简称航校）的决定，着手进行了筹建复办航运学校的工作。原来校舍和场地已被工厂占用，经交通局党组研究决定，收回原航校的全部房屋和场地复办航校，原航校的教职工也从广西交通学校（简称交校）调回航运学校工作，并从各航运企业抽调部分干部来校任教，同时把交校的轮机、港口机械、船舶电气、航道与港口等专业划给航校。根据航运事业发展的需要，航校决定再创办水运管理和水运财会两个专业。1978年秋季，航校正式复办招收新生。这一年，设立了水运专业三个班，水运财会、船舶电气专业各一班，港口机械专业两个班，共招收新生239人，加上原交校的七七级轮机、港口机械和船舶电气各一班，在校学生10个班共400人。

广西航运学校自1978年复办以来，先后开设专业有：水运管理、轮机管理、船舶电气、船舶检验、港口机械、水运财会等。1981年以后，已经毕业学生有水运管理专业四个班，港机专业三个班，船舶电气专业两个班，轮机专业三个班，水运财会专业两个班，船舶检验专业一个班，共720人。他们中有汉族和壮、苗、仫佬等少数民族，多数毕业学生已成为航运企业生产工作的骨干，对广西水运事业的发展起到了推动和促进作用。从1981年起，水运专业开始面向湖南、湖北、河南、贵州等省招生。

为适应水运事业发展需要，从1980年起，在南宁市西乡塘建设了新校舍。1982年9月，正式迁入新校址办学，办学条件大为

改观。航校占地面积达66000平方米，房屋建筑面积达14300平方米，其中教学楼2000平方米，学生宿舍3200平方米，教职工宿舍4000平方米，实验楼1500平方米，图书馆250平方米，教学工厂500平方米，礼堂800平方米。

1981年还开办了干部培训班和职工教育师资培训班，为航运事业的发展，培养了大批有用人才。

附录：

一　广西航务管理机构沿革表

（1913 年～1989 年）

机构名称	设立时间	延止时间	备　　注
税务司、海关（兼理时期）			北海、梧州、龙州、南宁海关
北海航政分局	1913 年	1949 年 11 月	属广东省航政管理，后改设为航政办事处，归广州航政局
广西省航政局	1927 年 2 月	1931 年 6 月	下设桂林、桂平、南宁、龙州、百色、柳州六航政分局
广西省航务局	1933 年 7 月	1934 年 7 月	
广西省饷捐局（兼理时期）	1934 年 6 月	1937 年 9 月	（设第四科受理航务），设南宁、柳州、桂平、桂林、贺县、百色、龙州八处民船牌照征收处
广西省航务局（恢复）	1937 年 9 月	1943 年 4 月	下设 4 航务办事处、12 航务分处　同期交通部广州航政局在桂设梧州、北海办事处
广西省船舶总队	1937 年 11 月	1940 年 12 月	抗日战时设置，下设 6 办事处、2 办事分处

续上表

机构名称	设立时间	延止时间	备注
广西省驿运管理处水运总段	1941 年 5 月	1945 年 8 月	下设水运站 13 处，分处为 5。
广西省航业联营社	1943 年 3 月	1946 年 4 月	分设有轮渡、电船、汽船、民船四大组(官督商办)
广西省船舶管理处	1943 年 4 月	1947 年 3 月	同期交通部珠江区航政局在梧州、北海、桂平三办事处分开管理。(桂省处设梧州、桂林、南宁、柳州、桂平分处)
广西省航务局	1950 年 1 月	1950 年 9 月	下辖梧州运输公司所属及南宁航务办事处
广西省内河航运管理局	1951.8.22	1955.1	下设梧州、南宁、柳州、北海四航运办事处
广西省民船运输社	1952.9	1953.8	全省分设五分社、十三支社、二十五站、二十一组。
珠江航运管理局(直属时期)	1955.1	1956.8	成立梧州、南宁、柳州三个平行分局(北海航运管理处 北海港务办事处)
珠江航运局广西分局	1956.9	1957.1.1	梧州、南宁、柳州港务局(北海航运管理处 北海港务办事处)
广西省航运管理局	1957.2	1957.6	梧州、南宁、柳州港务局(北海航运管理处 北海港务办事处)
广西省航运厅	1957.6.25	1958.1	梧州、南宁、柳州港务局(北海航运管理处 北海港务办事处)

续上表

机构名称	设立时间	延止时间	备注
广西省航运管理局	1958.1	1958.8	梧州、南宁、柳州港务局(北海航运管理处 北海港务办事处)
广西区交通厅航运处 运输处航运科(时期)	1958.8.19	1959.11	梧州、南宁、柳州航运局下放在所在市领导
广西区航运管理局	1959.11.28	1969.10	梧州、南宁、柳州、北海航运分局(1963年3月开始管理梧州 南宁船厂)
广西区航道管理处	1959.11 1980	1972. 1984.4	(1965.12—1971.4)全区港航监督机构归航道处管理,对航政、航道、运输、港口、水运工业分设专业组管理
广西区革命委员会交通邮政管理站(时期)	1969.11	1970.12	梧州、南宁、柳州航运分局、北海航运分局

续上表

机构名称	设立时间	延止时间	备　　注
广西区交通局(管理时期)	1970.12	1972.2	梧州、南宁、柳州、北海航运分局,北海港务局, 梧州、南宁、柳州、北海航道工区,桂林航道大队,梧州/南宁/企沙船厂
广西区航运公司	1972.3.15	1985.10.24	梧州、南宁、柳州、北海航运分局(分公司),北海港务局,梧州、南宁、柳州、北海、桂林航道工区(1972年~1980年5月),梧州/南宁/企沙船厂
广西区航道局	1984.5.2	1987.12	梧州、南宁、柳州、桂林、北海航道工程区及区航务工程处
广西区航运局	1985.10.25	1987.12	原辖国营梧州、南宁、柳州、北海航道公司,北海港务局 梧州/南宁船厂下放市管理
广西区航务局	1988.1	至今	梧州、南宁、柳州、桂林、北海五航道管理处、区航务工程处, 梧州、南宁、柳州、桂林、北海航政所,防城港监,河池中心站,南宁水运站,广州办事处

二　广西(1950年～1989年)水上客货运输量统计表

年度	客运量(万人)		旅客周转量(万人公里)		货运量(万吨)		货物周转量(万吨公里)	
	小计	其中:个体	小计	其中:个体	小计	其中:个体	小计	其中:个体
1950	13.10	—	1700.30	—	35.40	—	9924.20	—
1951	32.60	—	4354.30	—	56.10	—	14863.60	—
1952	41.78	—	5579.49	—	75.06	—	20739.92	—
1953	73.77	—	5713.92	—	175.24	—	41939.12	—
1954	85.57	—	5546.67	—	241.92	—	53329.79	—
1955	75.17	—	5209.88	—	265.78	—	47078.12	—
1956	83.15	—	7553.45	—	343.20	—	54199.79	—
1957	92.71	—	8711.75	—	349.41	—	70662.95	—
1958	80.50	—	5527.41	—	494.22	—	76718.71	—
1959	94.14	—	7093.93	—	940.91	—	99695.94	—
1960	131.66	—	8557.53	—	1009.19	—	108927.16	—
1961	190.95	—	11846.47	—	502.02	—	74723.03	—
1962	198.13	—	14813.71	—	365.32	—	63650.47	—
1963	171.53	—	10086.99	—	365.34	—	70548.96	—

续上表

年度	客运量(万人)		旅客周转量(万人公里)		货运量(万吨)		货物周转量(万吨公里)	
	小计	其中:个体	小计	其中:个体	小计	其中:个体	小计	其中:个体
1964	152.50	—	8488.92	—	458.59	—	93436.82	—
1965	162.99	—	9406.08	—	591.36	—	108749.63	—
1966	185.47	—	11412.23	—	609.51	—	117510.80	—
1967	156.49	—	11871.69	—	467.71	—	85912.48	—
1968	113.32	—	5634.31	—	373.88	—	66185.35	—
1969	166.70	—	9297.30	—	528.37	—	100807.16	—
1970	185.92	—	12308.97	—	567.92	—	116194.56	—
1971	213.69	—	15243.21	—	679.74	—	134127.18	—
1972	236.83	—	15891.19	—	787.06	—	157593.82	—
1973	281.85	—	18669.03	—	830.70	—	164203.31	—
1974	295.59	—	19905.92	—	844.18	—	164409.10	—
1975	294.46	—	19492.62	—	890.84	—	171479.35	—
1976	318.00	—	18429.00	—	924.54	—	176048.61	—
1977	348.00	—	22816.00	—	1020.00	—	196065.00	—
1978	383.00	—	26740.00	—	1068.00	—	223112.00	—

续上表

年度	客运量(万人)		旅客周转量(万人公里)		货运量(万吨)		货物周转量(万吨公里)	
	小计	其中:个体	小计	其中:个体	小计	其中:个体	小计	其中:个体
1979	400.00	—	34411.00	—	923.00	—	214291.00	—
1980	429.00	—	40958.00	—	870.00	—	220450.00	—
1981	463.0	—	43272.0	—	795.00	—	225427.00	—
1982	526.00	—	48587.00	—	952.00	—	264472	—
1983	568.00	—	52436.00	—	940	—	278971	—
1984	516	—	49349	—	845	—	265873	—
1985	526	—	55505	—	787	—	284361	—
1986	559	53	50492.66	875	966	193	335410	34788
1987	1387	873	56924	6011	1361	540	379834	49400
1988	1566.2	1034	71393	15773	1486	626	393954	44649
1989	900	443	62800	6323	1291	470	374400	60350
总计	12699.68	2403	894029.93	28982	27075.51	1829	6120279.93	189187

资料来源:①1950～1973年数字选自《广西壮族自治区交通统计资料(1950～1973年)》第7～8页。

②1974～1981年数字选自《广西壮族自治区交通统计资料提要(1950～1981年)》第58～59页。

③1982～1989年数字为广西航务管理局计统科提供。

三　广西水运大事记

古代部分

（公元前 219 年～公元 1839 年）

公元前 219 年

秦始皇开发岭南，派使监禄于桂北兴安筑凿湘桂运河——灵渠，目的是使长江水系与珠江水系沟通。

公元前 214 年

灵渠运河建成，全长 34 公里。大批秦军遂源源南下后攻占岭南。至此，秦始皇完成了统一中国的伟业。

公元前 113 年

汉武帝派伏波将军路博德、楼船将杨仆征集楼船 10 万人水陆并进，会至合浦，经此去平定南瓯。

公元前 111 年

汉武帝复置合浦等七郡。此后，汉武帝曾派使者率商船由此扬帆出海，经东南亚到达印度半岛进行贸易，从而促进了合浦沿海港口的发展。

公元 41 年

东汉光武帝拜马援为伏波将军，以扶乐候刘隆为副，督楼船

将军段志等南击交趾，南下途中，修治了灵渠古运河。马援从苍梧率师抵博白后，曾修凿了桂门关和大观港，这是古代合浦最早的人工建港工程。

公元 226 年

士徽占领交趾反叛东吴，孙权派吴岱经合浦从海道讨伐，并让待从康泰、朱应出访东南亚，促进了合浦港海外贸易的发展。

公元 269 年

东吴派遣监军虞记等率兵由湖北荆江溯湘江、过灵渠，沿桂江、北流河、南流江抵合溥；接着又派监军李勖从浙江一带，率军由海道抵合浦，然后由港口出发去平定交趾的叛乱。

公元 547 年

梁武帝陈霸先率兵由番禺乘船溯西江抵郁林，再沿南流江抵合浦港，由此去平定交趾叛乱。

公元 692 年

开凿相思埭运河（又名桂柳运河）。运河全长 16 公里，缩短了原从桂林顺流至梧州再溯江上柳州的航程 509 公里。

公元 825 年

李渤出为桂管观察使，决定对灵渠重为疏导，立了 84 个斗门，以通漕运。把原来的拦河大坝改建为人字形大小天平，使水不致旁流；同时修理了铧咀和铧堤，以确保平顺三七分水效果。其科学性、合理性及其工程技术的精良、灵巧著称于世界。

公元 864 年

为了使南流江航运畅通，高骈派兵疏浚南流江航道，并修凿马门滩，这是古代第一次大规模治理南流江的工程。

公元 868 年

桂州刺使鱼孟威对灵渠重新整治，“用五万余工，钱五百三十余万”。他吸取了李渤修渠的教训，注重质量，“铧堤悉用巨石堆积，延至四十里，其斗门悉用坚木排竖”。

公元 977 年

转运使边珝主持，对灵渠作了一次较大规模整治。

公元 1045 年

由秦晟主持，对灵渠作了北宋年间的第二次较大规模的整治。

公元 1049～1054 年

桂林司户参军李忠辅主持，对灵渠作北宋年间的第三次较大规模的整治。

公元 1194 年

经略使朱晞颜、提刑张釜等，主持宋代规模最大的灵渠修缮，“起于十二月之庚申，讫于是月之甲申，凡用缗线三百万、工五万有奇”。

公元 1276～1281 年

苏天爵为军运而整治灵渠。

公元 1284 年

元朝将宋代在廉州设立的巡抚司改为市舶提举司，以迎送接待来往使者和蕃舶，对进出口商品进行课税。

公元 1286 年

元世祖为征服交趾，下令元军由今北海港一带出发，从海道

攻交趾，交趾兵败，遣书投降。

公元 1317 年

元仁宗罢市舶提举司，下诏“复置廉州采珠提举司”。这个机构专门向合浦沿海珠民征集珍珠，并兼有市舶使性质。

公元 1346 年

广西廉访使阿里不花倡修灵渠。

公元 1355 年

岭南西道肃政廉访副使乜兜吉尼主持倡修灵渠。

公元 1396 年

明太祖云贵用兵，命御史严震直修灵渠济师，用工甚巨。

公元 1416 年

明成祖朱棣下诏，增设廉属驿站，在廉州地区增设水路驿站和积盐，进一步加强廉州海陆交通发展。

公元 1655 年

清廉州府宣布“严洋禁”，不准百姓私造二桅以上的帆船，私自到外洋贸易者抓住一律斩首。

公元 1668 年

清“命广西驿盐事务，归并布政使兼理”，广西的盐运出现新的格局。

公元 1738 年

清在梧州埠又新建盐仓 37 间，对港埠建设、水运发展均起到一定作用。

近 代 部 分

（公元 1840～1949 年）

1846 年

北海商人开辟了北海至澳门的定期帆船运输航线。

1851 年

葡萄牙国在澳门的经纪人投资建造的艋船，定期航行于澳门与北海之间。

1857 年

2 月，英国炮舰沿西江驶入梧州港埠，沿途进行测量，绘制海图。这是帝国主义第一次派兵舰侵入至梧州港。

1858 年

清廷在梧州府设置上、中、下三关收税。上关设在龙母庙（今桂林路对面的桂江上）；中关设在三角嘴（今角咀路对面的浔江上）；下关设在虞帝庙（今大东下路对面河面上）。

1859 年

英、法国兵舰多艘驶抵梧州港区。

1862 年

英国“黄埔”轮沿西江溯上驶入梧州，并深入浔江至藤县航段，沿途进行勘测活动。

1876 年

9 月 13 日，清朝廷派李鸿章与英国使臣威妥玛签订中英《烟台条约》。根据该条约，北海辟为通商口岸，作为领事官驻扎处所。

1877 年

2 月 19 日，英国在北海设立海关，首任税务司为李华达。

3 月 18 日，英国在北海设置领事府，并代理奥地利、美国等国商务。

4 月 1 日，北海港正式开埠。

1879 年

英国派员对北海港进行勘测，并绘制北海港海图。同年，英国轮船“海南号”开辟了香港至北海的定期客货轮航线。

1881 年

6 月 15 日，英国皇家海军在伦敦公布了北海港海图。

1885 年

3 月，法国宣布对北海港实行军事封锁。

4 月 4 日，法国军舰炮击北海港。同日，英人金登干代表清廷与法国代表在巴黎签订《停战撤兵简约》。

5 月 22 日，法国解除对北海港的军事封锁。

1886 年

两广总督曾派员筹款治理桂江，铲凿滩险五次，继用炸药开凿，历时年余，共开炸滩险 35 次。

1887 年

6 月 26 日，龙州正式辟为对外通商口岸。

1889 年

6 月 1 日，龙州关正式成立。

1891 年

龙州埠成立邕龙车渡公司，谓广西地方水运最早的营运公司。

1892～1893 年

广东平安公司的小型轮船通航梧州，这是梧州港正式通航国轮之始。

1897 年

1 月，广西龙州水文站首先成立。

2 月，中国招商局的轮船从香港、广州首航梧州。

2 月 4 日，英国强迫清朝政府签订《续议缅甸条约附款》，该条约第 19 条所附专条规定，梧州辟为通商口岸，并作为领事官驻扎处所。从此，外轮取得了在广西内河的航行权。

6 月 4 日，（旧历五月初五）在梧州府苍梧县设立海关，辖界自西江梧州口起至德庆州鸡冠石止。

1898 年

龙州埠河南修建了航运码头。

1899 年

梧州设立水文观察站。

英商怡和洋行派出代理人湿钵（译音）乘轮驶入西江考察沿途商务、航道情况。

1901 年

5 月 20 日，四月初三（旧历），英国驻广东副领事乘炮舰“山

枇杷”号由梧州驶抵南宁。

1901年7月，广西巡抚黄槐森向清朝政府提出奏议：请求准许南宁自行开关通商。

1904年

梧州成立西江轮船股份公司。

1905年

在梧州水域区正式设置导航木杆船浮标共十六具，是为广西内河设置航标之始。

同年，随着梧州通商贸易发展，为有利航行安全，于梧州府苍梧县沿江水域区设置分为三角形警船浮和木杆警浮船两种共计十六具，为广西内河正式设航标之始。

1906年

11月17日，清政府宣布南宁正式对外埠通商。

1907年

1月1日，南宁正式开关。

2月19日，南宁海关正式办公，并颁布海关试办章程20款，这是南宁与外国通商之始，亦是历史上第一次主动将本国内河商埠对外开放。

5月，南宁海关码头开始设立水文观察站。

6月17日，德国兵舰“青岛”号经梧州驶抵南宁，在邕停留月余。

7月13日，六月初四（旧历）法国兵舰“亚居士”号经梧州驶至柳州。

1908年

5～6月间，英国巡船“武汉”号由梧州驶抵南宁、复从南宁

驶往百色、龙州等地。

同年，梧州埠航商为争回西江航权成立了“梧州航业有限公司”，购置有“广威”、“广泰”两艘轮船行走梧州至广州、香港航线。

同年，别具地方特色的“花尾渡”客货驳在广州问世，永成航业公司的“花尾渡”船开辟航行于广州——梧州航线上。

1910 年

梧州设立内河商船总公会。

1913 年

在北海设立航政分局机构。（属广东总局）

1914 年

英、法、德三国驻北海领事官员在北海关召开会议，制订《北海关理船厅章程》，并经北洋政府总理衙门批准执行，成为管理北海港的第一部法规。

1915 年

1 月，广东沿河督办官员陪同上海浚浦局派来的总工程师海德生等人由广州乘轮抵梧州，沿途考察西江后，提出了整治西江的具体意见。

5 月，广东省治河处和广西有关当局派出 12 名工程师，会同由民国政府请来的英国工程师（葛登）勘测广州——梧州、梧州——南宁、梧州——桂林的河道。

同年，广西省政府建设厅派出工程队在桂江炸礁，历时年余，疏炸险滩 35 处。

11 月 30 日，省政府派工程队将灵渠运河已毁坏的水闸修理，使舟楫可通。

1921年

因发生粤桂战争，西江流域水运受到影响。

1927年

2月1日，广西省航政局于梧州正式成立，是广西设置航政局之始。其下设桂林、桂平、南宁、龙州、百色、柳州六个航政分局。

8月，广西航政局改组，裁撤南宁航政分局，总局自梧州迁移省会南宁，设分局于梧州；原桂林、桂平、龙州、柳州、百色五个航政分局均改设为航政办事处机构。

1930年

广西组织疏浚江河道，成立疏浚左江河道委员会。

1931年

6月21日，广西省府撤销省航政局建制。

1933年

7月，在梧州成立广西省航务局机构，隶属省建设厅。

10月7日，北海航政处于冠头岭新建十余米高的灯塔落成。

1934年

6月，广西航务局撤销，另在省饷捐局内设置第四科受理航务其事。

同年，广西省成立治河委员会。

1936年

9月1日，南京国民政府交通部在广州设立广州航政局机构，管理广东、广西、福建三省航政，该局在桂省先后设有北海、梧

州、桂平三个航政办事处。

1937 年

10 月，广西省府决定恢复广西省航务局机构，分别在柳州、邕宁、桂平、桂林设航务办事处；于百色、龙州、平乐、贺县、藤县、北流、沙河、蒙江、贵县、南乡、长安、迁江设立航务办事分处。

9 月，日军飞机开始轰炸北海港。

11 月，广西省政府遵照国民党中央军委会颁发的战时各省船舶编队办法，在柳州成立广西船舶总队；于梧州、桂平、南宁、百色、长安、桂林设立办事处；石龙、平乐设立分处。

11 月，由广西省航务局筹备组成了广西省航业联营社，分设轮渡、电船、汽船、民船各类四个组（为官督商办）。

1938 年

9 月 11 日，日军占领涠洲岛，开始封锁北海港。

10 月，在广州沦陷前夕，广州航政局迁移至广西梧州市。

1939 年

2 月 4 日，日军宣布封锁珠江，梧州至广州、香港、澳门航线中断。

3 月，广州航政局与广西省航务局订立实施联系办法八项。

7 月 26 日，日本飞机对梧州进行大规模轰炸，港口停泊的船舶被炸沉多艘，泊筏等港口设施遭到严重破坏。

9 月，珠江水利局组织勘察红水河及盘江。

1940 年

11 月，成立广西省驿运管理处机构。

1941 年

广西驿运管理处水运总段在梧州成立。

1943 年

4 月 1 日，广西省府将省航务管理局改称为广西省船舶管理处，专管民船，藉以珠江区航政局划明各责区。

1944 年

10 月，珠江区航政局撤至广西边陲重镇百色。因其间无航政可管，机构陷于瘫痪。

1945 年

4 月，珠江区航政局奉令缩编，在邕设立交通部直属南宁航政办事处新机构（后恢复局）。

8 月，日本宣布投降。9 月，珠江区航政局从广西搬迁回广州。

1946 年

3 月，国民党政府将交通部珠江区航政局改称为交通部广州航政局，在广西的梧州、北海、桂平仍设航政办事处机构。

4 月 12 日，广西省政府以广西航业联营社在抗战期间损失八成为由，向粤桂闽区敌伪产业处理局拨租该局接收的机动木船 10 艘。

4 月，广西航业联营社解散，航商恢复自由营业。

6 月 1 日，国民党政府行政院善后救济总署广西分署与广西省政府在梧州组设绞捞船只贷款委员会，贷款 1.5 亿元（旧币）给航商，捞修战争期间沉没的机动船共计 43 艘。

1947 年

1 月，国民党政府宣布北海港重新对外开放。

3月，广西省府以政费不敷为由，将广西船舶管理处裁撤。

1949年

3月22日，国民党政府行政院第45次会议通过了由财政部提出的议案，开放梧州为对外贸易口岸，准许对外直接通商，准许外轮装载货物出入梧州港。4月26日，国民党政府行政院又对上述决定作出修正，宣布只允许本国轮船出入梧州港。

现代部分

（公元1949～1989年）

1949年

12月3日，梧州军管会派员接管原广州航政局梧州办事处。

12月8日，北海军政委员会派员接管北海海关和原广州航政局北海办事处机构。

12月27日，梧州区财经接管委员会派员接管梧州部分官僚资本船舶和水筏。

1950年

1月25日，广西第一家国营水运企业——国营梧州运输公司成立。（10月改称国营广西省轮船运输公司）。

1月，广西省航务管理局机构在梧州成立（10月改称国营广西省轮船运输公司）。

4月28日，南宁航务办事处成立。

6月20日，英国籍轮船“和平”号驶抵北海港，香港与北海的海上交通和贸易恢复。

8月，交通部广州区港务管理局北海办事处成立。

9月，粤桂内河航务局梧州联合办事处成立。

9月18日，国营梧州轮船运输公司南宁分公司成立。

1951年

8月22日，在南宁成立广西省内河航运管理局。（下设梧州、南宁、柳州、北海四个航运办事处及辖管广西国营轮船运输公司）

11月12日，广西省内河航运管理局柳州办事处成立。

1952年

6月12日，广西省北海轮船分公司成立。

9月，成立广西省民船运输社。

9月26日，广西航务第一届工作会议于南宁隆重召开，参加会议代表共53人。

1953年

5月28日，梧州航务处率先在梧穗和梧贵线间试行一列式拖带法获得成功。

5月29日，广西全省民船民主改革运动全面铺开。

11月20日，广西省第一个国营水运工业企业——南宁民船修理厂建立。

1954年

6月，中央人民政府交通部珠江航运管理局在广州成立，着手将广东、广西分管的航运业务统一直属于交通部领导。

8月5日，北海市外沙内港修建工程开工。

8月，组建北海航管处修船所。

1955年

1月，广西水运划归交通部珠江航运局统一管理（原广西省内河局撤销）。

3月21日，右江疏浚工程基本完成，邕（南宁）色（百色）航

线拖船一年四季全线通航。

3～4 月，珠江航运管理局直属的柳州、南宁、梧州三个平行的航运分局先后成立。

5 月，北海港及港航机构，连同钦州地区划归广东省管辖。

同年，新建立南宁、梧州航道工程区机构。

1956 年

元月，新建立柳州航道工程区机构。

8 月 16 日，西江中游梧州——贵县段设立新航标，险要航道昼夜通航。

8 月 25 日，成立珠江航运管理局广西分局。

10 月 26 日，榕江、浔江、南流江航道整治工程开始施工。

同年，国家投资修建南宁北大码头。该码头成为南宁港主要货运作业区。

1957 年

2 月，珠江局广西分局撤销后，新成立广西省航运管理局机构。

4 月，组建广西省水运工业骨干企业——国营梧州船舶修造厂。

6 月 25 日，珠江局撤销后，广西省人委第 23 次会议通过将原广西省航运局改设为广西省航运厅。

12 月，北海港务处在外沙西港口建成驳岸 294 米。

12 月，广西省人民委员会将航运厅和交通厅合并称广西省交通厅，厅下面设航运管理局二层机构。

1958 年

7 月，广西航运体制下放：原区直属的梧州、南宁、柳州航区的港务局、航道工区均下放地方所在市领导，梧州船厂亦下放梧州市领导。

8 月 26 日，新建广西水远工业骨干企业——南宁船舶修造厂。同年还新建梧州、柳州、桂平三家船舶修理厂。

12 月 24 日，装机容量为 28.8 万千瓦的西津水电站第一期主体工程全面施工，它包括一座长 1394 米，能通过载重量 500 吨货轮的船闸。

1959 年

11 月，恢复成立广西航运管理局机构。

11 月 22 日，创办广西水运第一所专业学校——广西航运技工学校。

1960 年

1 月，交通部海河总局在梧州港主持召开“全国中小港口装卸机具先进经验交流会”。

同年，南宁港开始动工兴建上尧码头水陆联运作业区。

同年，广西交通厅新设航道管理处。

1961 年

9 月 1 日，撤销南宁航运局建制，其业务划归区航运局直接管理。

11 月 21 日，恢复由区航运局直接管理全区的港航业务工作。

1962 年

6 月 25 日，广西航运机构再行调整，撤销柳州航运分局，所辖业务并入梧州航运分局，在柳州设立梧州分局柳州办事处办事机构。

1963 年

3 月 16 日，原交通厅直属的国营梧州、南宁两骨干造船厂改属区航运局直接领导。

7月，广西区水陆民间合作社第一届社员代表大会在南宁召开。尔后区民运联社正式成立，与广西区民运局合署办公。

同年，由广西区航运局组建的“广西航舶设计组”正式建立。

1964年

2月，中国外轮理货公司北海分公司成立。

9月，广西第一所中专性质航运学校正式开学，面向全区招生。

5月，《北海港港章》正式颁布。

1965年

2月，中央直属的西江造船厂在柳州开始建厂。

8月5日，广东湛江航运局将合浦、钦州、东兴三航运站及北海原航务处移交广西区航运局领导。

11月25日，全区港航监督机构划出归口交通厅航道处领导。

1966年

广西航道由于地方大兴水电建设闸坝碍航，航道通航里程骤减。

1967年

9月，北海港在冠头岭下兴建3000吨级石油码头。

同年，广西发生派性武斗，南宁港受到破坏损失严重，在港的大部分国营运输船舶被焚烧，企业陷于停产一年多。

1968年

9月，梧州港大南钢筋结构大型码头正式施工兴建

1969年

8月1日，北海港在西港口兴建千吨级小轮码头。

9 月 12 日，梧州船舶修造厂建成广西第一条新式横向大型滑道工程。

11 月，区交通厅和区航运局全部撤销，成立区交通邮政管理站。

1970 年

10 月 19 日，北海港由交通部下放给广西地方管辖。

10 月，新建的广西企沙船厂（又名卫东船厂）开工。

同年，中央直属的桂江船厂在梧州市兴建。

同年，梧州港建成一座钢筋结构的大型码头——大南码头投入使用。

1971 年

5 月，成立南宁、柳州、梧州、北海、桂林五个港航监督所，业务从原航道处转回由航运局管理。

12 月 1 日，复设置“广西壮族自治区柳州航运分局”，撤销原梧州航运分局柳州航运办事处建制。

同年，广西航运在广州设置的航运业务组扩大为驻穗办事处。

1972 年

3 月，我区原木质蒸汽机船全部更新为钢质柴油机拖轮。

3 月 15 日，成立广西区航运公司，为交通厅二层机构，主管全区水运管理工作。

1973 年

3 月，在广西区交通局内新设置监理处，统一负责指导管理全区的交通监理和航政部门的工作。

4 月，广西成立防城港建港领导小组。

5 月，成立防城港建港指挥部。建港进入全面施工会战阶段，开始建设第一个万吨级深水泊位。

9 月 6 日，柳州航运分局桂民 204 客渡在柳河金滩发生事故，死亡 71 人，经济损失 20 万元。

同年，西江造船厂建成投产。

1974 年

8 月，全区港航监督部门由航运机构转交区交通局监理处领导。

8 月 28 日，国务院正式批准将防城港逐步扩建为对外开放的贸易港口。

1975 年

2 月 3 日，国家计委同意防城港在“五五”期间另新建 5 个万吨级深水泊位，并修建南宁至防城铁路。港口建设列为交通部直属建设工程项目，铁路建设纳入铁道部建设规划。

3 月 22 日，广西第一个万吨级深水码头泊位在防城港建成，并开始建设第二个万吨级深水泊位。

同年，将原桂林航道工程及撤销，成立桂林航道工程区机构。

1976 年

7 月，防城港开始建设 3～7 号万吨级深水泊位。

10 月，北海外轮代理公司正式办理北海至香港的国际中转货运业务。

12 月，国家投资建设的南宁港北大直式码头开始施工。

1977 年

4 月 5 日，北海海上救助站建立。

1978 年

4 月 15 日，溯河到大化段红水河之间 155 公里长的航段正式通航，使红水河同来（宾）合（山）、湘桂铁路联结起来，为沟通

水陆运输提供了有利条件。

8 月 10 日，南宁航运分公司恢复南宁至梧州航线的旅客运输。

1978 年秋，南宁至防城港铁路正式破土动工兴建。

1979 年

10 月 26 日，恢复原广西在香港的航务机构，桂江航务有限公司正式营业。

同年，随着桂林旅游业的不断发展，桂林市漓江航运公司成立。

同年，恢复成立广西区民间运输管理局、专管全区社会民间船舶运输。

同年，成立广西造船学会。

1980 年

是年春，中共中央总书记胡耀邦视察北海港。

11 月 26 日，桂民 302 客轮在平南县浔江南岸因遭遇强风袭击，不幸沉没，260 人经抢救脱险，100 人死亡。

11 月，广西梧州港结束了两广沿用多年的“花尾渡”客货驳的航行历史，全部换上钢质机动客轮。

同年，广西航海学会正式成立。

1981 年

8 月 1 日，北海港西港口千吨级小轮码头建成投产。

12 月 9 日，国务院批准整治西江。

1982 年

1 月 5 日，国务院批准用国轮恢复梧州至香港（包括澳门）的直达客运业务。

2 月 22 日，国务院同意把开发红小河列入“六五”计划。

3 月 14 日，广西最大的海港——防城港已经基本建成，两个万吨级泊位投入试生产。

5 月，经国务院和交通部批准，设立“中华人民共和国梧州港务监督”。

1983 年

7 月 18 日，在梧州港客运码头举行了梧州至香港复航典礼，梧州至香港的客运在中断了 33 年后正式恢复。

10 月 1 日，广西防城港正式对外开放。

11 月 22 日，广西贺江被列入明年全国整治河流计划，这对于广西水运交通的发展具有重要意义。

同年，南宁航运分公司被交通部授予“1983 年全国交通系统提高经济效益成绩显著单位”光荣称号。

1984 年

4 月，国务院批准北海市（含防城港）为全国进一步对外开放的 14 个沿海城市之一。

5 月 2 日，成立广西航道局和广西区交通安全监督局。

6 月，中央书记处书记、国务委员谷牧和国家经委主任张劲夫分别视察北海市区和北海港。

9 月 14 日，西江航运第一期工程动工。这期工程包括贵县中转港、马骝滩航运枢纽，桂平至梧州段整治工程。

11 月 30 日，柳州至广州水路直达客运航线开航。

1985 年

3 月，成立中共广西防城港区工作委员会和防城港区管理委员会，按地市建制设置机构，代行政府职能。

5 月 7 日，北海港新建两个万吨级新泊位工程全面动工。

10 月 25 日，原广西区航运公司撤销，恢复成立广西区航运管理局建制。

同年，北海港务局被交通部授予“1985年度全国交通系统经济效益先进企业”称号。

1986年

1月14日，西江航道最长的险滩——伏波大滩疏浚整治工程动工。

2月15日，中央总书记胡耀邦视察北海港石步岭新港区和防城港。

5月8日，交通部珠江航务管理局在广州成立，同年在广西南宁设立珠江航务局西江办事处机构。

7月1日，北海港万吨级码头一号泊位靠泊成功。

8月，西江桂平航运枢纽工程开工。

12月14日，防城港第一期工程的七个万吨级泊位全部建成。

12月15日，南宁直通防城港区的南防铁路全线贯通，广西内陆和大西南有了最便捷的出海通道。

同年，梧州市港口装卸公司、国营梧州航运公司客运站、国营北海海运公司海翔401轮分别获得交通部授予的先进企业和先进集体。

1987年

2月19日，西江航道整治工程被列为国家重点建设项目。

4月22日，断航16年之久的左江全线恢复通航，边陲重镇龙州的船舶可直达珠江。

10月18日，广西第一家集体水运企业——梧州市水运公司的港澳船队组成，即航梧州至香港、澳门航线。

10月21日，南宁至港澳直达航线正式开航。

同年，广西自治区政府发出关于扶持水运企业的若干暂行规定。

同年，自治区重点工程——漓江航道整治工程全面施工，由广西区交通厅组织成立漓江航道工程指挥部。

1988 年

1 月 1 日，广西区航务管理局成立，原广西航运局与广西航道局合并。

8 月 26 日，广西港口协会正式成立。

8～9 月，我区内河发生特大洪水，造成柳州、南宁、梧州三个航区到各地的客货航线全部停航。

9 月 18 日，广西横县南乡镇乡镇船舶发生特大恶性沉船事故，死亡 62 人。

12 月 24 日桂平航运枢纽工程截流成功。

1989 年

1 月 20 日，国营柳州航运公司港澳船队三艘货轮首航香港。

2 月，西江桂平航运枢纽新建船闸投入试通航。

4 月 17 日，经交通部和自治区批准的广西海洋运输公司注册正式成立，同年向日本国购进一艘 7000 吨货轮，命名为“邕江”号，为广西海洋运输中最大的一艘货轮。

同年，广西专营港澳航线的公司、船队已发展到 14 家，拥有 170 多艘船舶、70000 多吨位的运力。

同年，担任我区水上交通安全的专职航政队伍发展到 500 多人，在防城、北海、南宁、柳州、梧州五个对外口岸设置有港航监督机构。

编 后 记

《广西航运史》在交通部、中国航海学会暨中国航海史研究会的关怀、指导下，在广西交通厅、广西航务管理局的直接领导以及各级航运公司的积极配合支持下，经过全体编史人员的共同努力，先后三次邀请专家、教授评审史稿，复经数易其稿，现在终于和读者见面了。

本书各篇撰稿人：绪论、古代史部分舒瑞萍；近代史第五、六章易源；第七、八章李志俭，现代史第九、十章林海瞳、谢信江；第十一章黄德彰；第十二章张健福、易源；第十三章廖建瑞、舒瑞萍；资料、图表、照片、制图杭洪涛、韦华文、邓克正、余群。大事记黄德彰。最后由舒瑞萍统稿、修改，总纂全书。

《广西航运史》在编写过程中，得到原广西区交通厅副厅长、广西区交通厅港航史编委会主任张文学的亲切关怀和支持；得到本书顾问陈伟芳、钟文典、何应忠、黄半文、高言弘、黄铮、吴国强等专家、教授的具体指导和帮助。钟文典、何应忠、高言弘教授、卢仲维讲师还提供了有关广西水运历史方面的珍贵资料；黄半文、黄铮、吴国强三位历史专家为本书史稿作了校改。广西航运部门的老前辈、专家也为本书编撰提了不少宝贵意见。对于各级领导、专家、教授和有关部门的支持与帮助，在此表示深切谢意。

由于水平有限、成书仓卒，本书不足和错漏之处在所难免，敬请读者批评指正。

编　　者

1990. 11月

于南宁

中国水运史丛书已出版书目

长江航运史（古代部分）
秦皇岛港史（古、近代部分）
秦皇岛港史（现代部分）
天津港史（古、近代部分）
烟台港史（古、近代部分）
青岛海港史（古代部分）
青岛海港史（近代部分）
连云港史（古、近部分）
连云港史（现代部分）
上海港史（现代部分）
上海港史（古、近代部分）
杭州古港史
宁波港史
温州港史
广州港史（古代部分）　　海洋出版社
广州港史（近代部分）　　海洋出版社
黄埔港史（古、近代部分）
北海港史
南通港史
镇江港史
扬州古港史
南京港史
九江港史
重庆港史　　武汉出版社

黑龙江省航运史（古、近代部分）（内部发行）

河北省航运史

河南航运史

江苏航运史（古代部分）

江苏航运史（近代部分）

江西内河航运史（古、近代部分）

四川内河航运史（古、近代部分）四川人民出版社

广东航运史（古代部分）

广东航运史（近代部分）

招商局史（近代部分）

民生公司史

注：1. 书目中凡未注明出版社者均为人民交通出版社出版。

2. 书目中凡未注明断限年代者均为古、近、现代三部分。